

3 1761 11649059 0



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116490590>

CAI
+A56
- A55

The St. Lawrence Seaway Authority

1981 Annual Report



Executive Officers

President

W.A. O'NEIL

Vice-President

MARC MASSON BIENVENU

Member

W.F. BLAIR

Vice-President, Western Region

M.S. CAMPBELL

Vice-President, Eastern Region

E.J. ROSSI

Secretary

L.E. BELAND

Chief Engineer

H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer

R.J. FORGUES

Senior Economic Advisor to the President

G.V. SAINSBURY

Counsel

N.B. WILLANS



Offices

Head Office

TOWER "A", PLACE DE VILLE
OTTAWA, ONTARIO
K1R 5A3

Headquarters

202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO
K6J 3P7

Eastern Region

ST. LAMBERT LOCK
ST. LAMBERT, QUEBEC
J4P 3N7

Western Region

508 GLENDALE AVENUE
ST. CATHARINES, ONTARIO
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)



The President's Message

March 31, 1982

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 75(3) of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1982.

While Seaway operations enjoyed a trouble-free navigation season in 1981, tonnages and financial results were rather sobering. A \$2.6 million increase in revenues was not sufficient to offset a \$3.9 million increase in expenditures. Accordingly, the Authority suffered a loss of \$1.2 million compared to the small profit of \$80 thousand realized in 1980.

The increase in revenue over the previous year represents additional toll receipts in the amount of \$1.1 million and investment income of \$1 million. The increase in expenditures is, for the most part, due to higher labour costs.

With respect to tonnages, traffic on the Welland Canal went down from 59.6, in 1980, to 58.9 million tonnes; on the Montreal-Lake Ontario section, tonnages increased slightly to 50.6 million tonnes as against 49.5 in the previous year.

During 1981, a joint Canadian and U.S. committee undertook a review of the Tariff of Tolls and of the financial requirements of both the Seaway Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. This review resulted in a recommendation to increase cargo tolls and other charges under the existing Tariff and to re-introduce lockage fees on the all-Canadian Welland Canal. These increases, which are to be phased-in over the navigation seasons of 1982 and 1983, are expected to generate additional revenue of 18 and 10 percent in each year respectively, provided the volume of traffic on which they are based is maintained.

Notwithstanding the aforementioned toll increases, the financial outlook for the 1982 navigation season is not reassuring. Unless the North-American economy enjoys a major recovery in the immediate future, our tonnages will decline. However, the financial resources of the Authority should be sufficient to sustain the loss currently envisaged for 1982. For a fifth consecutive year, the corporation should remain self-sufficient and not require parliamentary appropriations.

We are happy to report that two Information Sessions held by the Authority for the representatives of Seaway users, on July 28 and January 26, have brought a new understanding of the problems faced by the administrators of the Seaway system.

The sessions, which dealt with every major facet of our responsibilities, have been most productive in that they provided a forum for useful exchanges of views. They have led to a more harmonious relationship between shippers, ship-owners and Seaway operators. Certainly they contributed in large measure to the acceptance of unavoidable and reluctantly increased user charges.

It is our belief that these and future similar meetings will continue to foster the climate of mutual understanding and cooperation that now prevails in the Authority's relations with the private sector.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil
President



The Year in Review

Navigation on the two sections of the Seaway enjoyed one of its longest seasons in 1981. Above-average temperatures allowed the entire waterway to open on March 25th; as well, excellent climatic conditions, combined with a reduced number of vessels and well-observed closing procedures, provided an orderly and trouble-free closing. The last downbound vessel cleared the St. Lambert lock on December 20th. The last ship to exit the Welland Canal did so on December 27th. On the whole, the system operated smoothly throughout the season and the sole major accident, the collision of an ocean vessel with the swing bridge located at the upper Beauharnois lock, caused only minimal delay to a few vessels.

Seaway tonnages, however, showed little improvement in 1981. While the Montreal-Lake Ontario section registered an increase of 2.3 percent over the 1980 level, to 50.6 million tonnes, traffic on the Welland Canal was down by 1.3 percent, to 58.9 million tonnes. Grain remained the mainstay of Seaway traffic, representing 48.4 percent of total tonnage on the Montreal-Lake Ontario section, and 43.4 percent on the Welland Canal. Upbound iron ore, the traditional backhaul commodity, accounted for a mere 25.5 percent of total tonnage on the eastern section and 17.9 percent on the Welland despite a sizeable increase following the 1980 slump. 1982 prognostics for these two major commodities are not overly encouraging.

The number of vessel transits also declined, from 5026 in 1980 to 4628 on the Montreal-Lake Ontario section, and from 6596 to 5960 on the Welland Canal.

Early in 1981, the Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, commissioned a consortium of U.S. and Canadian consultants to study future commodity flows and to prepare a traffic forecast to the year 2000. According to a summary report of this study, released in late February 1982, it is likely that, while traffic is not expected to grow as rapidly as it has during the 1959 to 1977 period, the upbound-downbound commodity balance that prevailed until

recent years will be further eroded. "Although traffic is expected to grow in both the upbound and downbound directions, the directional imbalance is getting somewhat worse. The ratio of downbound to upbound traffic on both sections is projected to increase over the forecast period, more so on the Montreal-Lake Ontario section than on the Welland section. However, the Welland continues to suffer a greater imbalance."

The report's conclusions will lead the Authority to reassess its position vis-à-vis the eventual, albeit delayed, congestion problems, particularly as they relate to the Welland Canal.

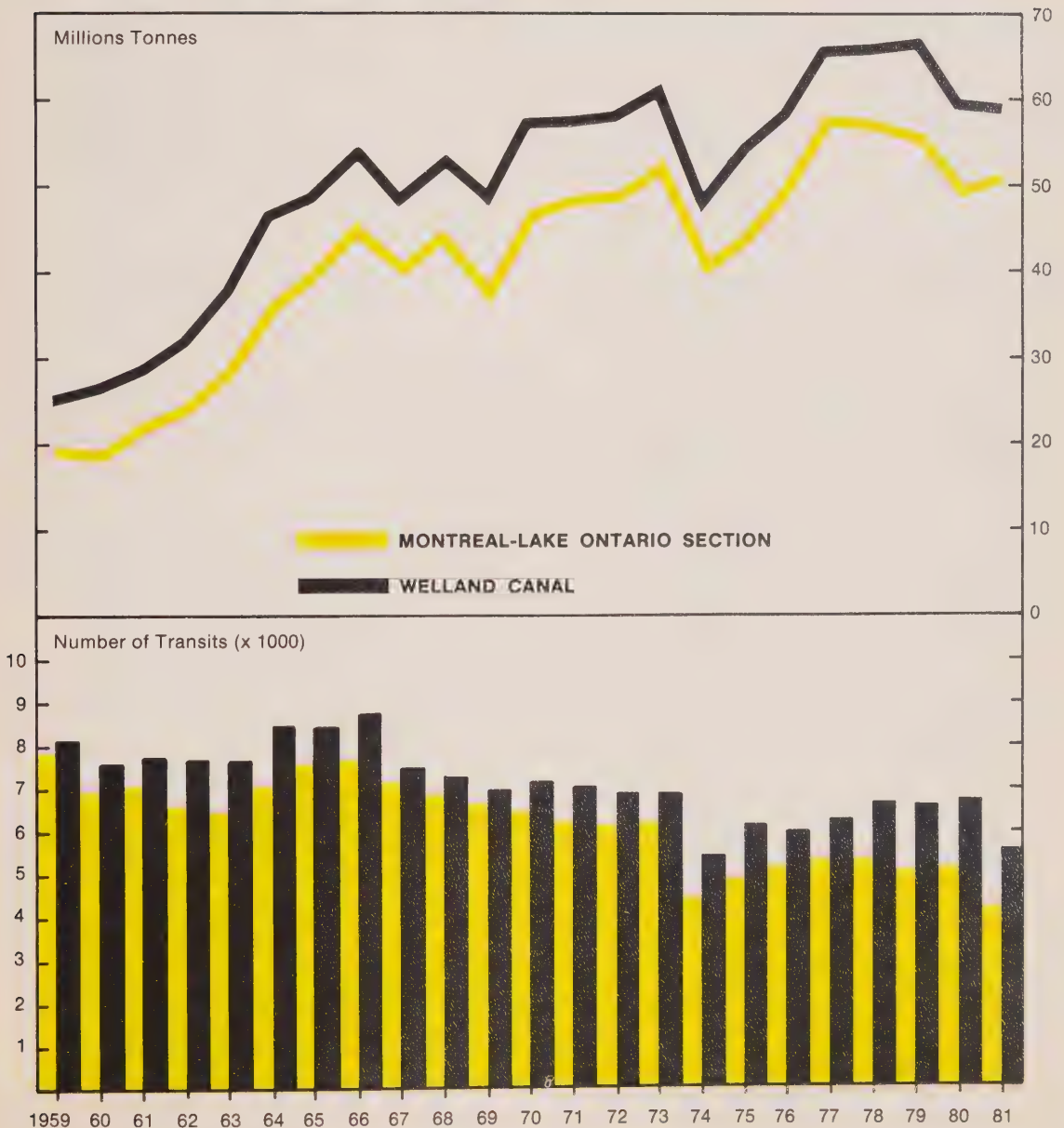
Meanwhile, work is proceeding with a continuing program of physical improvements throughout the system. In the Montreal-Lake Ontario section, the installation of a major ice boom at the Lake St. Francis entrance to the Beauharnois Canal, to provide better ice control, as well as some dredging and channel modifications in the Lancaster Bar area should improve navigation in that sector. At the Welland Canal, 1981 also saw the completion of a new bascule bridge across the upper end of Lock 8, at Port Colborne. The widening of the canal, in the Port Robinson area — from 60 to 80 m over a distance of 2.8 km — is progressing as planned. The design of a vastly improved Traffic Control Centre at the Welland is also proceeding as scheduled.

These and other projected improvements are designed to ensure efficient operations and to defer serious congestion problems to as late a date as possible.

The excellent labour relations enjoyed by the Authority were demonstrated by the renewal of four 2-year term agreements in 1981, three with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers and one with the Public Service Alliance of Canada. The Authority currently has a total of 1180 employees.



Cargo Tonnages and Vessel Transits — 1959-1981





Auditor's Report



AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1982 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Authority as at March 31, 1982 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Authority, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
May 14, 1982



Balance Sheet as at March 31, 1982

Assets

Current

Cash and term deposits
Accounts receivable
Accrued interest receivable
Supplies inventory, at cost

Long-term receivables (Note 3)

Investments

Canada bonds (market value
\$30,206,250; 1981 — \$32,883,625)
Subsidiary companies (Note 4)

Fixed (Note 5)

Land, locks, canals and other
deep-waterway facilities
Less: Accumulated depreciation

Liabilities

Current

Accounts payable
Accrued liabilities

Long-term

Deferred interest (Note 6)
Accrued employee termination benefits

Equity of Canada

Contributed capital (Note 6)
Deficit

1982

\$ 12,548,315
902,060
2,019,582
2,093,568
17,563,525
860,488

40,497,288
9,600
40,506,888

790,123,152
182,498,211
607,624,941
\$666,555,842

\$ 2,960,535
3,533,510
6,494,045

210,000,000
12,033,039
222,033,039
228,527,084

624,950,000
(186,921,242)
438,028,758
\$666,555,842

1981

\$ 8,534,086
2,811,796
1,970,243
1,929,949
15,246,074
680,058

41,491,038
9,600
41,500,638

784,827,223
174,883,950
609,943,273
\$667,370,043

\$ 3,457,472
4,276,967
7,734,439

210,000,000
10,437,833
220,437,833
228,172,272

624,950,000
(185,752,229)
439,197,771
\$667,370,043

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer



Statement of Operations

for the year ended March 31, 1982

	Montreal Lake Ontario Section	Welland Section	Thousand Islands Bridge	Total 1982	1981
Revenues					
Tolls	\$24,818,780	\$23,138,022	\$ —	\$47,956,802	\$46,849,545
Other	1,160,907	2,498,863	389,657	4,049,427	3,512,689
	<u>25,979,687</u>	<u>25,636,885</u>	<u>389,657</u>	<u>52,006,229</u>	<u>50,362,234</u>
Expenses					
Operation	5,664,106	8,030,812	—	13,694,918	12,501,970
Maintenance	8,526,623	10,752,091	77,734	19,356,448	18,714,457
Administration	3,682,586	3,651,546	136,136	7,470,268	6,723,223
Headquarters	3,710,574	4,406,554	36,000	8,153,128	7,396,358
Research and development	79,727	94,680	—	174,407	1,042,873
Depreciation	3,918,233	4,631,716	23,589	8,573,538	8,525,216
Employee termination benefits	951,221	1,261,237	—	2,212,458	1,607,052
	<u>26,533,070</u>	<u>32,828,636</u>	<u>273,459</u>	<u>59,635,165</u>	<u>56,511,149</u>
(Loss) income from operations	(553,383)	(7,191,751)	116,198	(7,628,936)	(6,148,915)
Investment income	2,872,737	3,411,567	—	6,284,304	5,328,254
Insurance premiums refunded	75,323	100,296	—	175,619	901,645
(Loss) net income for the year	<u>\$ 2,394,677</u>	<u>\$(3,679,888)</u>	<u>\$116,198</u>	<u>\$(1,169,013)</u>	<u>\$ 80,984</u>

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1982

	1982	1981
BALANCE, BEGINNING OF THE YEAR	\$185,752,229	\$185,833,213
LOSS (NET INCOME) FOR THE YEAR	<u>1,169,013</u>	<u>(80,984)</u>
BALANCE, END OF THE YEAR	<u>\$186,921,242</u>	<u>\$185,752,229</u>



Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1982

	1982	1981
FUNDS PROVIDED		
Operations		
(Loss) net income for the year	\$ (1,169,013)	\$ 80,984
Item not requiring an outlay of funds		
Depreciation	8,573,538	8,525,216
Employee termination benefits	1,595,206	972,850
(Gain) loss on disposal of fixed assets	(238,441)	81,000
	8,761,290	9,660,050
Instalments on long-term receivables	159,090	86,606
Proceeds from sale of Canada bonds	993,750	—
Proceeds on disposal of fixed assets	870,409	127,052
	10,784,539	9,873,708
 FUNDS APPLIED		
Increase in long-term receivables	339,520	—
Fixed asset additions	6,887,174	4,604,028
	7,226,694	4,604,028
Increase in working capital	3,557,845	5,269,680
Working capital, beginning of the year	7,511,635	2,241,955
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	\$11,069,480	\$7,511,635



Notes to Financial Statements March 31, 1982

1. OBJECTIVES AND OPERATIONS

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a proprietary Crown corporation under Schedule D of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(A) INVESTMENT IN CANADA BONDS

The investment in Canada bonds is recorded at cost. All gains or losses, including any premiums or discounts on acquisition, are recognized when the bonds are sold.

(B) INVESTMENT IN SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiary companies is recorded at cost. The financial statements of the subsidiaries have not been consolidated in these financial statements because increases in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate financial statements for the subsidiary companies are available to the public and condensed financial statements are included in Note 4.

(C) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. All additions, replacements or major improvements which increase the capacity of the deep waterway system are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded on the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(D) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(E) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(F) REVENUE RECOGNITION

The Authority recognizes revenues from tolls based upon the shipping season which normally corresponds to the Authority's fiscal year commencing April 1. In the event that the season opens prior to April 1, the revenues earned are deferred until the commencement of the new fiscal year.

(G) GRANTS IN LIEU OF TAXES

Grants in lieu of municipal and school taxes are expensed when paid.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities.

These amounts are being collected in annual instalments in accordance with the terms of the contractual agreements. An amount of \$305,568 is non-interest bearing, and the balance bears interest at rates of 5¼% and 5½%.

4. SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiaries consists of the cost of the shares of the following wholly-owned subsidiaries:

Great Lakes Pilotage Authority, Ltd (G.L.P.A.)	\$1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8,000
	<u>\$9,600</u>

Condensed financial statements for these subsidiaries for their most recently completed fiscal year follow:

	G.L.P.A. Dec. 31/81	J.C.C.B. Mar. 31/82	S.I.B.C. Dec. 31/81
Balance sheet			
Assets			
Current	\$ 2,848,770	\$ 4,630,570	\$ 267,482
Fixed	58,627	25,299,815	55,139
	<u>2,907,397</u>	<u>29,930,385</u>	<u>322,621</u>
Liabilities			
Current	2,450,710	1,439,051	90,234
Long-term	2,552,837	111,435,101	224,387
	<u>5,003,547</u>	<u>112,874,152</u>	<u>314,621</u>
Deficit	<u>\$ 2,096,150</u>	<u>\$ 82,943,767</u>	<u>\$ (8,000)</u>
Statement of operations			
Revenues	\$ 9,059,815	\$ 6,465,783	\$ 1,295,832
Expenses	9,977,387	10,059,963	979,928
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	315,904
Loss for the year	<u>\$ 917,572</u>	<u>\$ 3,594,180</u>	<u>\$ —</u>

5. FIXED ASSETS

	1982			1981
	Depreciation Rate	Cost	Accumulated Depreciation	Net
Land	—	\$ 30,948,500	\$ —	\$ 31,509,980
Buildings	2%	11,991,180	5,520,148	6,643,018
Channels and canals	1%	243,772,561	53,728,369	191,784,903
Locks	1%	229,483,835	71,069,829	159,467,761
Bridges	2%	41,100,838	19,532,450	20,843,552
Tunnels	2%	46,469,412	8,596,841	38,801,959
Movable equipment	2-20%	11,370,247	5,431,951	5,741,709
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	18,618,623	116,740,537
Works under construction	—	8,145,593	—	5,587,838
		<u>\$790,123,152</u>	<u>\$182,498,211</u>	<u>\$609,943,273</u>

5. FIXED ASSETS

No depreciation has been provided on interest of \$32,822,016 capitalized during construction of the Welland Modernization Project. It is anticipated that the interest will be cancelled and reversed as part of the second phase of the refinancing of the Authority.

6. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624,950,000 were converted to equity by parliamentary appropriation. The unpaid interest on these loans is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because it is the intention of the Authority to seek approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the 1982 and 1981 fiscal years.

7. INCOME TAXES

The Authority, as a Schedule D Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

To date, accumulated loss carry-forwards from previous years have been sufficient to offset taxable income. However, no losses are available to offset any taxable income after the 1982 fiscal year.

The Authority has, for fixed assets, undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value for accounting purposes of approximately \$175,000,000. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately \$6,000,000 and will apply, under Section 37 of the Income Tax Act, to have these costs deferred and made available to reduce the taxable income of future periods.

The Authority also has unused investment tax credits of approximately \$526,000 available to reduce future taxes payable. These tax credits expire in varying amounts up to March 31, 1987.

8. CONTINGENCIES AND COMMITMENTS

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant in certain pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority.

Contractual expenditures, committed but not expended, at March 31, 1982 amounted to \$880,988 (1981 — \$3,034,487).

Aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,822,016 capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland. On prévoit que cet intérêt sera annulé et renversé dans le cadre de la seconde partie du refinancement de l'Administration.

6. REFINANCEMENT

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'un montant de \$624,950,000 ont été convertis en avoir selon un crédit parlementaire. Les intérêts non payés sur ces emprunts sont déclarés au bilan comme intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus requis de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme puisque l'Administration a l'intention de demander au Parlement que soit remis le solde des intérêts non payés.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autres, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices financiers de 1982 et 1981.

7. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société de la Couronne selon l'annexe "D", est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucune loi provinciale d'impôt sur le revenu. À date, les pertes accumulées des exercices antérieurs pouvant être reportées ont été suffisantes pour annuler le revenu imposable. Cependant aucune perte n'est disponible pour diminuer tout revenu imposable après l'exercice financier de 1982. La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations de l'Administration, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$175,000,000. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes. L'Administration a effectué des dépenses de recherches et de développement pour une somme d'environ \$6,000,000 et fera une demande en vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que ces dépenses soient différées et disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices subséquents. L'Administration a également des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ \$526,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer. Ces crédits expirent en divers montants jusqu'au 31 mars 1987.

8. EVENTUALITÉS ET ENGAGEMENTS

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse dans certains procès en cours ou dont on la menace. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Les dépenses en vertu de contrats, engagées mais non effectuées, se chiffraient au 31 mars 1982 à \$880,988 (\$3,034,487 en 1981).

4. FILIALES

Le placement dans les filiales comprend le coût des actions des filiales en propriété exclusive suivantes:

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)

La Corporation du Pont International de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m)

\$1,500

100

8,000

\$9,600

Voici un sommaire des états financiers de ces filiales pour l'exercice financier récemment terminé:

Bilan	A.p.G.L. 31 décembre 1981	P.J.C.C. 31 mars 1982	C.P.I.V.m. 31 décembre 1981
Actif			
À court terme	\$ 2,848,770	\$ 4,630,570	\$ 267,482
Immobilisations	58,627	25,299,815	55,139
Passif			
À court terme	2,450,710	1,439,051	90,234
À long terme	2,552,837	111,435,101	224,387
Déficit	5,003,547	112,874,152	314,621
Etat des résultats			
Revenus	\$ 9,059,815	\$ 6,465,783	\$ 1,295,832
Depenses	9,977,387	10,059,963	979,928
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	315,904
Perte pour l'exercice	\$ 917,572	\$ 3,594,180	\$ —

5. IMMOBILISATIONS

Taux de l'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette
1982	1982	1982	1981
Terrain	\$ 30,948,500	\$ —	\$ 31,509,980
Bâtiments	11,991,180	5,520,148	6,471,032
Chenaux et canaux	243,772,561	53,728,369	190,044,192
Ecluses	229,483,835	71,069,829	158,414,006
Ponts	41,100,838	19,532,450	21,568,388
Tunnels	46,469,412	8,596,841	37,872,571
Matériel mobile	11,370,247	5,431,951	5,938,296
Modifications — dépenses pour propriétés	32,822,016	—	32,822,016
Intérêt au cours des travaux de construction	—	—	—
d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	—	—	—
Travaux en cours	134,018,970	18,618,623	115,400,347
	8,145,593	—	8,145,593
	\$790,123,152	\$182,498,211	\$607,624,941
	134,018,970	18,618,623	115,400,347
	8,145,593	—	8,145,593
	\$790,123,152	\$182,498,211	\$607,624,941

1. OBJECTIFS ET EXPLOITATION

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et apparaît à l'annexe "D" de la Loi sur l'administration financière comme une corporation de propriétaire de la Couronne.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(A) PLACEMENTS EN OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements en obligations du Canada sont inscrits au prix coûtant. Les gains ou les pertes, y compris toutes primes ou tous escomptes à l'acquisition, sont comptabilisés lorsque les obligations sont vendues.

(B) PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que l'augmentation dans l'actif des filiales ne revient pas à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le public peut se procurer, de façon distincte, les états financiers des filiales et un sommaire de ces états financiers se trouve à la note 4.

(C) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. La politique de l'Administration est de capitaliser toutes les dépenses pour les additions, remplacements ou améliorations importantes qui augmentent la capacité de la voie navigable en eau profonde. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que d'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

La provision pour l'amortissement est établie selon la méthode linéaire, d'après les taux calculés en fonction de la durée utile prévue des éléments d'actif.

(D) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif concernant ces prestations est comptabilisé dès que celles-ci s'accumulent pour les employés.

(E) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et sont comptabilisées de façon courante.

(F) COMPTABILISATION DES REVENUS

L'Administration comptabilise les revenus de péages selon la saison de navigation qui, habituellement, est conforme à l'exercice financier qui débute le 1^{er} avril. Si par hasard la saison débutait avant le 1^{er} avril le revenu gagné est reporté au début de l'exercice suivant.

(G) SUBVENTIONS TENANT LIEU D'IMPÔT

Les subventions tenant lieu d'impôt municipal et scolaire sont comptabilisées au moment de leur versement.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations.

Ces montants sont reçus en versements annuels selon les conditions des accords contractuels. Un montant de \$305 568 ne porte aucun intérêt et le solde porte intérêt aux taux de 5¼% et 5½%.

**Notes afférentes
aux états financiers
du 31 mars 1982**





État de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

PROVENANCE DES FONDS		1982	1981
Exploitation			
(Perte) bénéfice net pour l'exercice			
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds			
Amortissement			
Prestations de cessation d'emploi			
(Gain) perte à l'aliénation d'immobilisations			
Remboursement des débiteurs à long terme			
Produit de la vente d'obligations du Canada			
Produit de l'aliénation d'immobilisations			
UTILISATION DES FONDS		1982	1981
Augmentation des débiteurs à long terme			
Additions aux immobilisations			
Fonds de roulement au début de l'exercice			
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE		1982	1981
Augmentation du fonds de roulement			
Fonds de roulement au début de l'exercice			



Etat des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Pont des Mille-Iles	Total
Revenus				
Péages	\$24,818,780	\$23,138,022	\$	\$46,849,545
Autres	1,160,907	2,498,863	389,657	3,512,689
	25,979,687	25,636,885	389,657	52,006,229
Dépenses				
Exploitation	5,664,106	8,030,812	—	13,694,918
Entretien	8,526,623	10,752,091	77,734	19,356,448
Administration	3,682,586	3,651,546	136,136	7,470,268
Bureau central	3,710,574	4,406,554	36,000	8,153,128
Recherches et développement	79,727	94,680	—	174,407
Amortissement	3,918,233	4,631,716	23,589	8,573,538
Prestations de cessation d'emploi	951,221	1,261,237	—	2,212,458
	26,533,070	32,828,636	273,459	59,635,165
(Perte) bénéfice d'exploitation	(553,383)	(7,191,751)	116,198	(7,628,936)
Revenus de placements	2,872,737	3,411,567	—	6,284,304
Remboursement de primes d'assurance	75,323	100,296	—	175,619
(Perte) bénéfice net pour l'exercice	\$ 2,394,677	\$(3,679,888)	\$116,198	\$(1,169,013)
				\$ 80,984

Etat du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	\$185,752,229	\$185,752,229	\$185,752,229
PERTE (BÉNÉFICE NET) POUR L'EXERCICE	1,169,013	1,169,013	1,169,013
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	\$186,921,242	\$186,921,242	\$186,921,242
	1982	1982	1981
			\$185,833,213
			(80,984)



Bilan au 31 mars 1982

Actif

A court terme
Encaisse et dépôts à terme
Débiteurs
Intérêts courus à recevoir
Stocks de fournitures, au prix coûtant

Débiteurs à long terme (note 3)

Placements
Obligations du Canada (valeur du marché \$30,206,250; 1981 — \$32,883,625)
Filiales (note 4)

Immobilisations (note 5)
Terrain, écluses, canaux et autres installations
Moins l'amortissement accumulé

Passif

A court terme
Créditeurs
Frais courus

A long terme
Intérêts reportés (note 6)
Prestations de cessation d'emploi courues

Avoir du Canada
Capital d'apport (note 6)
Déficit

Approuvé:

Le Président
W.A. O'NEIL

Le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES

624,950,000
438,028,758
\$666,555,842

210,000,000
12,033,039
222,033,039
228,527,084

\$ 2,960,535
3,533,510
6,494,045

790,123,152
182,498,211
607,624,941
\$666,555,842

40,497,288
9,600
40,506,888

\$ 12,548,315
902,060
2,019,582
2,093,568
17,563,525
860,488

1982

624,950,000
439,197,771
\$667,370,043

210,000,000
10,437,833
220,437,833
228,172,272

\$ 3,457,472
4,276,967
7,734,439

784,827,223
174,883,950
609,943,273
\$667,370,043

41,491,038
9,600
41,500,638

\$ 8,534,086
2,811,796
1,970,243
1,929,949
15,246,074
680,058

1981



Rapport du vérificateur



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports

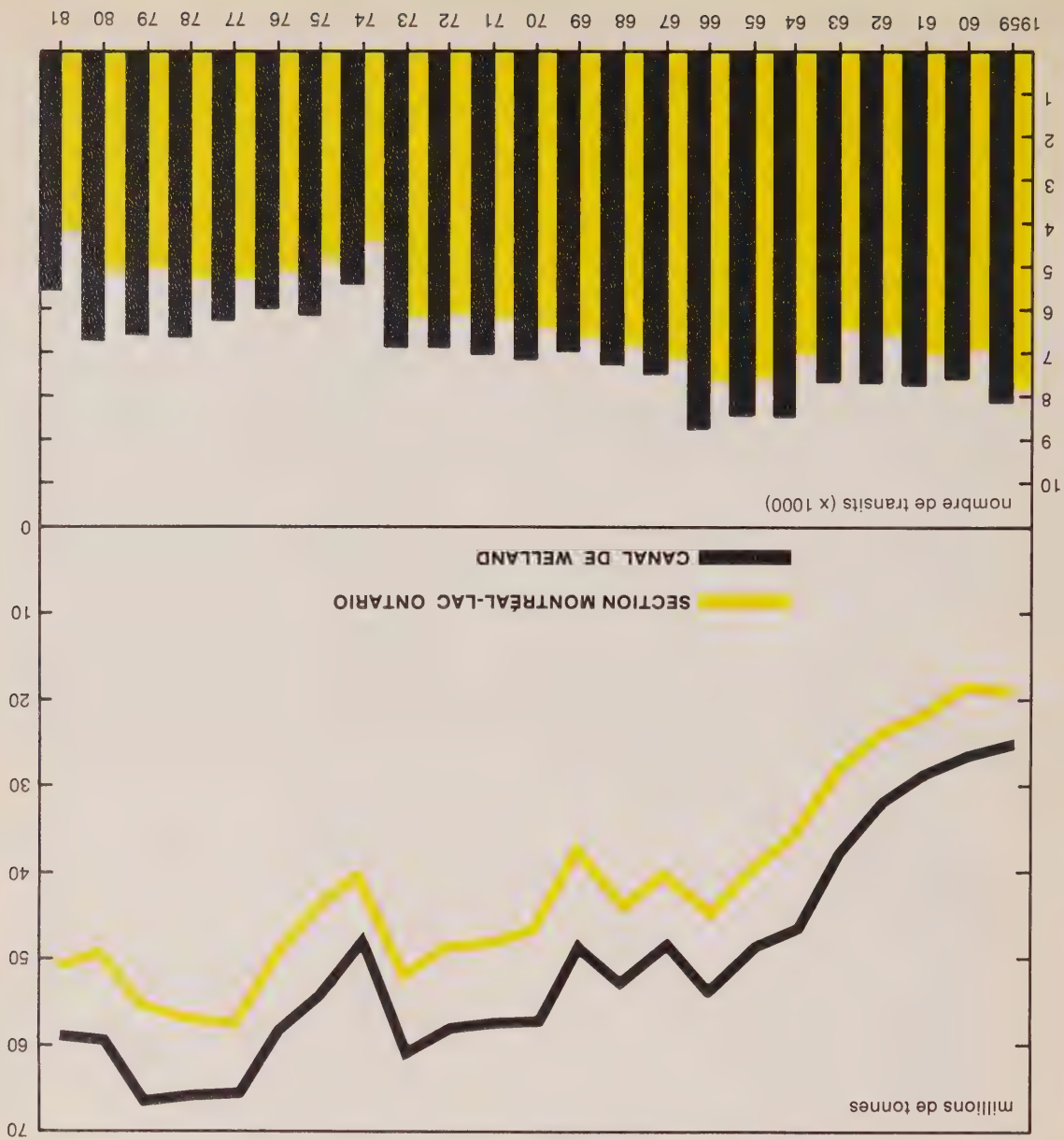
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1982 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

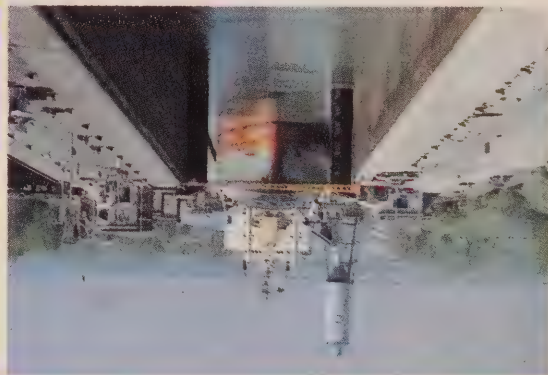
De plus, je déclare que l'Administration, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada,

Ottawa (Ontario)
le 14 mai 1982



**Tonnages et transits
1959-1981**



La navigation dans les deux sections de la Voie maritime a connu l'une de ses plus longues saisons en 1981. Des températures au-dessus de la moyenne ont permis d'ouvrir la voie entière le 25 mars; de même, d'excellentes conditions climatiques, combinées à une réduction du nombre des navires et à l'observance rigoureuse des procédures établies, ont donné lieu à une fermeture ordonnée et sans ennui. Le dernier navire descendant est sorti de l'écluse de Saint-Lambert le 20 décembre; le canal de Welland, lui, ferma le 27 décembre. Dans l'ensemble, le système a fonctionné sans à-coups durant toute la saison et le seul accident sérieux, la collision d'un océanique contre le pont tournant de l'écluse amont de Beauharnois, n'a causé que des retards minimes à quelques navires.

Toutefois, les tonnages ne se sont guère améliorés en 1981. La section Montréal-lac Ontario a connu une hausse de 2,3 pour cent par rapport à 1980, soit 50,6 millions de tonnes, mais le trafic sur le canal de Welland a baissé de 1,3 pour cent, à 58,9 millions de tonnes. Les céréales sont demeurées à la tête du trafic de la Voie maritime, représentant 48,4 pour cent du tonnage total dans la section Montréal-lac Ontario et 43,4 pour cent sur le canal de Welland. Le minéral de fer remontrant, la cargaison traditionnelle de retour, a atteint à peine 25,5 pour cent du tonnage total de la section est, et 17,9 pour cent de celui du canal de Welland, malgré l'augmentation sensible qui a suivi l'année désastreuse de 1980. Les pronostics pour 1982 à l'égard de ces deux denrées importantes ne sont pas trop optimistes.

Le nombre des transits est également tombé, de 5026 en 1980 à 4628 dans la section Montréal-lac Ontario et de 6596 à 5960 sur le canal de Welland.

Au début de 1981, l'Administration et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, ont coté à un consortium d'experts-conseils canadiens et américains l'étude du débit des denrées et du trafic prévus d'ici l'an 2000. D'après le rapport sommaire de cette étude, paru à la fin de février 1982, il est probable que le trafic ne croisse pas aussi rapidement que durant la période allant de 1959 à 1977, mais que l'équilibre du trafic remontrant et descendant des denrées qui s'est maintenu jusqu'à ces dernières années s'ame-

nuse davantage. "Bien qu'il faille s'attendre à ce que le trafic augmente dans les deux directions, le déséquilibre s'aggrave quelque peu. La proportion du trafic descendant au trafic remontrant sur les deux sections devrait, selon les prévisions, augmenter au cours de la période visée, en particulier la section Montréal-lac Ontario. Le déséquilibre est toutefois toujours supérieur sur la section Welland." Les conclusions du rapport incitent l'Administration à réévaluer sa position vis-à-vis les problèmes d'embouteillage éventuels, quoique différents, en particulier sur le canal de Welland.

Dans l'interval, les travaux d'amélioration sur le système entier se poursuivent. Dans la section Montréal-lac Ontario, l'installation d'une grande estacade flottante à l'entrée du canal de Beauharnois, du côté du lac Saint-François, devrait permettre de mieux contrôler les glaces; de même, le dragage et des modifications au chenal, à proximité de Lancaster Bar, devraient y améliorer la navigation. Sur le canal de Welland, la construction d'un pont à bascule au-dessus de l'extrémité amont de l'écluse 8, à Port Colborne, a été complétée au cours de l'année. L'élargissement du canal, à Port Robinson, de 60 à 80 m sur une distance de 2,8 km, progressera selon les plans. Les devis d'une modernisation majeure du Centre de contrôle de la circulation sur le canal de Welland avancent aussi tel que prévu.

Ces améliorations présentes et futures visent à assurer un fonctionnement efficace et à retarder à une date la plus éloignée possible les problèmes sérieux d'encombrement.

Les excellentes relations de travail qui prévalent au sein de l'Administration ont permis de renouveler en 1981 quatre contrats de deux ans, dont trois avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, et un avec l'Alliance de la fonction publique du Canada. L'Administration compte en ce moment un total de 1180 employés.

Revue de l'année





Le message du Président

Le 31 mars 1982

L'honorable Jean-Luc Pépin, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa
Monseigneur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1982.

Si la Voie maritime a connu une saison de navigation sereine en 1981, les tonnages et les résultats financiers, eux, ont été plutôt décevants. Une hausse des recettes de \$2,6 millions n'a pas suffi à compenser une augmentation des dépenses de \$3,9 millions. L'Administration a donc subi une perte de \$1,2 million en regard du faible profit de \$80 mille réalisé en 1980.

La hausse des recettes par rapport à l'année précédente provient du revenu des péages, au montant de \$1,1 million, et du revenu des placements de \$1 million. L'augmentation des dépenses est due en grande partie au coût de la main-d'oeuvre.

En ce qui a trait au tonnage, le trafic sur le canal de Welland a baissé de 59,6, en 1980, à 58,9 millions de tonnes; sur la section Montréal-lac Ontario, les tonnages ont connu une faible augmentation et sont passés de 49,5 à 50,6 millions de tonnes en 1981.

Au cours de l'année, un comité mixte canado-américain a entrepris une étude des taux de péages et des besoins financiers de l'Administration de la voie maritime et de son homologue étatsunien, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Cette étude a recommandé de majorer les péages et les autres frais en vertu du Tarif actuel et de réintroduire les droits d'éclusage sur le canal de Welland. Ces majorations, qui seront appliquées graduellement au cours des années 1982 et 1983, devraient rapporter des revenus supplémentaires de 18 et de 10 pour cent respectivement, pourvu que le volume du trafic sur lequel les calculs sont fondés se maintienne.

Nonobstant ces majorations de péages, les perspectives financières de la saison de navigation de 1982 ne sont pas rassurantes. A moins que l'économie nord-américaine ne connaisse une reprise sensible dans un avenir immédiat, nos tonnages vont décliner. Cependant, les ressources financières de l'Administration devraient suffire à parer le déficit prévu présentement pour 1982. Pour la cinquième année consécutive, l'Administration devrait s'autosuffire et ne pas avoir à demander de crédits parlementaires.

Nous sommes heureux de signaler que les deux séances d'information que l'Administration a tenues, les 28 juillet et 26 janvier, à l'intention des représentants des usagers de la Voie maritime, ont permis de faire mieux comprendre les problèmes auxquels les administrateurs de la voie navigable font face.

Ces rencontres, au cours desquelles nous avons exposé tous les aspects principaux de nos responsabilités, se sont révélées très fructueuses tout en fournissant des échanges de vues fort utiles. Elles ont donné lieu à des relations plus harmonieuses entre les expéditeurs, les armateurs et les dirigeants de la Voie maritime. Elles ont certes grandement contribué à faire accepter l'augmentation des péages, une mesure inévitable et prise à regret.

Nous croyons que ces réunions, et celles qui vont suivre, vont permettre de maintenir le climat de compréhension mutuelle et de coopération qui prévaut aujourd'hui dans les relations de l'Administration avec le secteur privé.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président
W.A. O'Neill

Personnel de direction

Secrétaire
L.E. BELAND

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Avocat-conseil
N.B. WILLANS

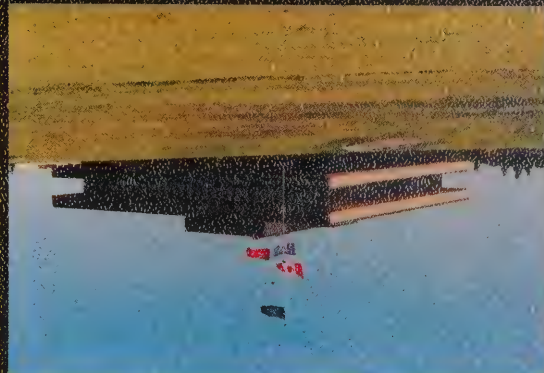
Président
W.A. O'NEIL

Vice-président
MARC MASSON BIENVENU

Membre
W.F. BLAIR

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI



Bureaux

Siège social

TOUR "A", PLACE DE VILLE
OTTAWA, ONTARIO
K1R 5A3

Bureau principal

202, RUE PITT
CORNWALL, ONTARIO
K6J 3P7

Région est

ECLUSE DE SAINT-LAMBERT
SAINT-LAMBERT, QUÉBEC
J4P 3N7

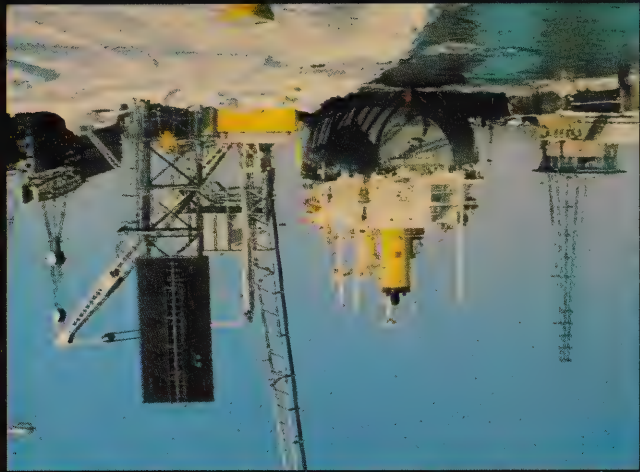
Région ouest

508, AVENUE GLENDALE
ST. CATHARINES, ONTARIO
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.
(ISSN 0581-3290)

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Rapport annuel 1981



CAI
TA56
- A55

The St. Lawrence Seaway Authority

1982 Annual Report



Executive Officers

President
W.A. O'NEIL

Vice-President (to Dec. 16, 1982)
MARC MASSON BIENVENU

Member
W.F. BLAIR

Secretary
L.E. BELAND

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIÉ

Counsel
N.B. WILLANS

Offices

Head Office

Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

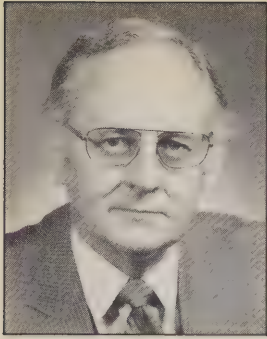
Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Cover painting and screenings from "Niagara Scenes"
collection by Ben Babelowsky.
By permission of The St. Catharine's Standard Ltd.



The President's Message

March 31, 1983

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1983.

As you will note, our statement for the year reflects the fact that, in terms of traffic and revenues, 1982 was anything but a banner year for this Crown agency. Like a very large number of corporations in both Canada and the U.S., the Seaway Authority's earnings were severely affected by the worst economic recession since the end of World War II. Cargo tonnage on the waterway declined by some 16% from the previous year to the lowest levels recorded since 1974.

As a consequence, despite an increase in tolls averaging 18% for the 1982 season, revenues were almost \$10 million below our budgetary estimates, and it required the application of stringent economies in operation and maintenance expenditures (including the 6% limit on wage increases) to keep the year-end deficit near the \$3.6 million level originally forecast. This total for the system comprised a small profit of \$0.56 million on the Montreal-Lake Ontario section and a loss of \$4.26 million on the Welland Canal. During the fiscal year 1982/83, the Authority's working capital was reduced by \$1.6 million to a level of \$8.6 million.

It is apparent that last year's financial results, coming on top of the \$1.2 million loss suffered the previous year, are not helpful in preserving the self-supporting status which the corporation has

maintained since 1977. And, notwithstanding the average 10% increase in tolls put into effect for the 1983 navigation season, present forecasts indicate a further substantial deficit for the 1983/84 fiscal year.

At the same time, however, we are encouraged by recent signs that the recession has bottomed out and an economic revival is in the making. Traffic estimates for the 1984 season and beyond do offer hope that with rising revenues the company's present financial difficulties can be surmounted by the middle of the decade.

We must, moreover, not allow a preoccupation with financial matters to obscure the fact that from an operational point of view, 1982 was an excellent year for the St. Lawrence-Great Lakes waterway. Other than a difficult opening period caused by ice conditions, there were no major problems or interruptions during the entire navigation season. Operation of Seaway facilities continued to evolve in terms of efficiency and productivity and additional improvements put in place at the Welland Canal increased our ability to provide service to users of the system.

On balance, it seems reasonable to say that during the past year the Authority, in common with many other Canadian companies, learned a lot about how to survive in difficult times and, as a result, is better equipped to meet the challenging times that lie ahead.

Respectfully yours,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'W.A. O'Neil'.

W.A. O'Neil
President

Traffic

Although the Authority had anticipated some decline in Seaway traffic for 1982, the reality turned out to be worse than our expectations. In fact, the depth and duration of the economic slump in North America surprised most forecasters and it has appropriately been referred to as the "Great Recession".

Compared to the previous year, cargo on the Seaway's Montreal-Lake Ontario section in 1982 decreased by some 15% to 42.8 million tonnes and vessel transits declined by over 5% to 4,376. On the Welland Canal, tonnage fell to 49 million or by almost 17%, while transits on this section of the waterway dropped by 13% to 5,184. Iron ore — down almost 50% — was the commodity principally affected, reflecting the very substantial decline in U.S. steel and automobile production. Shipments of U.S. grain also fell sharply as low rail and barge rates on the Mississippi-Gulf route drew off traffic that had formerly moved via the St. Lawrence-Great Lakes system. Coal and other bulk products, as well as general cargo, were all affected adversely.

Canadian grain, particularly wheat, was the one bright spot in last season's otherwise gloomy traffic picture. Because of the strong wheat export program and an improved performance by the Canadian grain transportation and handling system, Seaway shipments of Canadian grain reached an all-time record of over 16 million tonnes.

Looking ahead to this season's traffic on the waterway, it is difficult at this time to conclude that there is any prospect for significant improvement. Notwithstanding recent signs that the recession has bottomed out and an economic upturn is underway, our present forecasts do not indicate that Seaway cargo tonnage will exceed the levels experienced in 1982.

Finances

As one would expect, the drop in Seaway shipments during the 1982 season resulted in a substantial decrease in the revenues which had been originally forecast for the 1982/83 fiscal year. Despite an average increase in user charges on the system of some 18%, total income from operations of \$52 million turned out to be almost \$10 million less than had been budgeted for.

As a result of these circumstances, the Authority during the year was forced to adopt some significant cuts in the operation and maintenance budget in order to maintain a reasonable cash flow. Total expenses of the Seaway's operation during 1982, which had been budgeted at \$70.5 million, were reduced to \$61.7 million, only \$2.5 million above the amount expended in 1981. The end result of these restraint measures produced a net loss for the 1982/83 fiscal year of \$3.7 million, almost exactly what had been budgeted for, and considerably less than had been expected a few months prior to closing the books.

The financial outlook for the 1983/84 fiscal year appears even bleaker than last year's results. Despite the average 10% toll increase introduced at the beginning of the season, it is not expected that traffic levels will be sufficient to generate much additional revenues compared to 1982/83. On the expenditures side, however, operating costs continue to rise and it is possible that the corporation will be facing a deficit at the end of the fiscal year of the order of \$6-\$7 million.

Notwithstanding this unwelcome prognosis, the financial resources of the Authority appear to be sufficient to sustain the loss expected for 1983/84. Thus, the corporation should be able to retain its self-supporting status for the sixth consecutive year and continue to operate without the need for any outside funding.

Operations

After reviewing the traffic and financial results for 1982/83, it is rather a relief to turn to the corporation's operational record during that period. Not that the 1982 navigation season started off all that well since, unlike the benign weather conditions encountered at the opening of the Seaway in 1981, nature was not as kind to us last year. Much thicker ice than usual formed during the winter, and although both the Montreal-Lake Ontario and Welland sections opened for navigation on April 5, the MLO was not completely ice-free until April 17, while the ice situation in the eastern end of Lake Erie caused major delays to navigation well into the first half of May. Conditions were much better, however, in December when favorable weather, a moderate traffic demand and well-defined closing procedures combined to produce a trouble-free and orderly closing period.

Other than the difficult opening, there were no major problems or interruptions during the 1982 navigation season. One major accident, the sinking of an inland vessel, occurred on December 7 in the Welland Canal. Fortunately this took place outside the navigation channel and did not interfere with through traffic using the system.

Although some operational improvements to the Seaway system were postponed or curtailed during last year because of financial restraints, there were also many projects which relate to ongoing essential maintenance or to long-term general improvements that went ahead as planned. On the Welland Canal, for example, the widening of the channel in the Port Robinson area was completed. Work on the construction of an extension to the tie-up wall above the east side of lock 7 was started and, in addition, the task of removing the Guard Gate on the east side of the Canal was begun. Both these projects are scheduled for completion this year.

The Welland Canal Traffic Control Centre Improvement Program continued during 1982/83, moving from the feasibility study stage well into the design phase. In view of the restraint program, however, implementation has been slowed down and will be phased in over a longer period than scheduled originally.

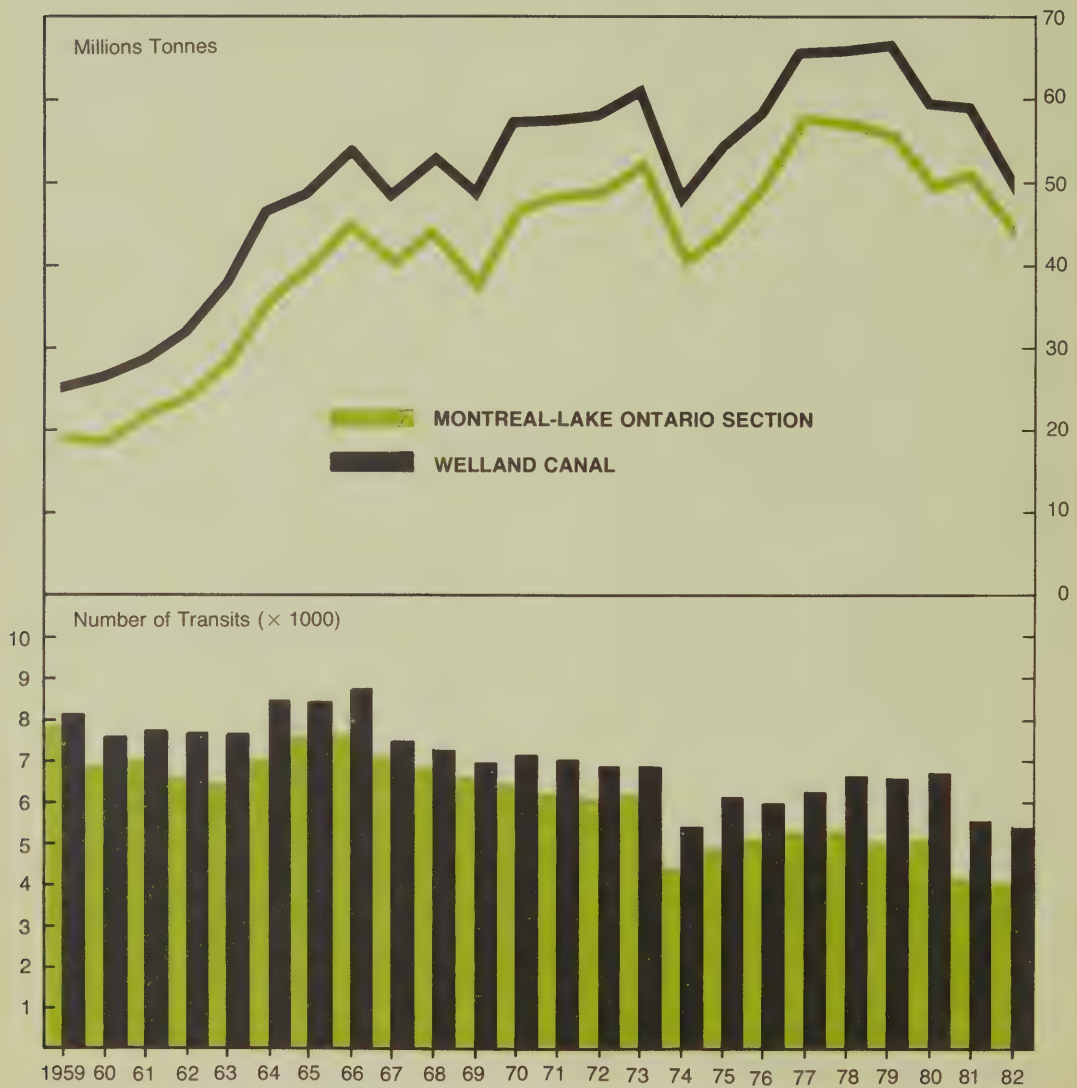
In an effort to improve navigation throughout the Seaway, the Authority has entered into a joint program with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. Coast Guard and the Canadian Coast Guard to develop a reliable and acceptable all-weather navigation aid system. This system is expected to generate an increase in Seaway capacity with resulting reduction in vessel transit times during those periods at the beginning and at the end of the shipping season when conventional lighted floating aids must be removed because of ice. Improvements in system safety, capacity and transit time during periods of low visibility are also being considered.

All in all, the year under review could hardly be described as an unqualified success. From a traffic and revenue point of view, in particular, it left much to be desired. On the other hand, it did in many ways teach the organization a lot about how to live in difficult times. In operational terms, definite progress was made in improving the system's facilities, and without adopting the phrase "leaner and meaner" to describe Seaway policies during 1982/83, it is not unreasonable to say that in terms of economy and efficiency some impressive gains were made.

These gains, of course, can only be attributed in part to the policies of management. It was, in particular, the cooperative spirit on the part of all Seaway employees that made it possible to survive a rather stressful period relatively unscathed.

Finally, the Authority would like to express its appreciation for the cooperation and assistance received from the users of the Seaway during the semi-annual "Information Sessions". Most of them, like ourselves, had to face up to rather serious financial and operational problems during 1982, and from this wide spectrum of Seaway interests emerged a degree of communication and mutual understanding that should contribute much to the future success of a transportation mode which concerns us all.

Cargo Tonnages and Vessel Transits – 1959-1982



Auditor's Report



AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1983 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Authority as at March 31, 1983 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Authority, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Kenneth M. Dye'.

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
May 13, 1983

Balance Sheet as at March 31, 1983

	1983	1982
Assets		
Current		
Cash and term deposits	\$ 11,514,178	\$ 12,548,315
Accounts receivable	1,038,917	902,060
Accrued interest receivable	1,850,490	2,019,582
Supplies inventory	2,203,640	2,093,568
	<u>16,607,225</u>	<u>17,563,525</u>
Long-term receivables (Note 3)	<u>730,528</u>	<u>860,488</u>
Investments		
Canada bonds (market value \$37,442,375, 1982 - \$30,206,250)	40,497,288	40,497,288
Subsidiary companies (Note 4)	9,600	9,600
	<u>40,506,888</u>	<u>40,506,888</u>
Fixed (Note 5)	606,505,802	607,624,941
	<u>\$664,350,443</u>	<u>\$666,555,842</u>
Liabilities		
Current		
Accounts payable	\$ 2,694,997	\$ 2,960,535
Accrued liabilities	5,265,470	4,363,437
	<u>7,960,467</u>	<u>7,323,972</u>
Long-term		
Deferred interest (Note 6)	210,000,000	210,000,000
Accrued employee termination benefits	12,074,078	11,203,112
	<u>222,074,078</u>	<u>221,203,112</u>
	<u>230,034,545</u>	<u>228,527,084</u>
Equity of Canada		
Contributed capital	624,950,000	624,950,000
Deficit	<u>(190,634,102)</u>	<u>(186,921,242)</u>
	434,315,898	438,028,758
	<u>\$664,350,443</u>	<u>\$666,555,842</u>

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

Statement of Operations

for the year ended March 31, 1983

	Montreal- Lake Ontario Section	Welland Section	Thousand Islands Bridge	Total	
				1983	1982
Revenues					
Tolls	\$23,695,242	\$24,545,433	\$ —	\$48,240,675	\$47,956,802
Other	<u>1,609,900</u>	<u>2,189,388</u>	<u>368,845</u>	<u>4,168,133</u>	<u>4,049,427</u>
	<u>25,305,142</u>	<u>26,734,821</u>	<u>368,845</u>	<u>52,408,808</u>	<u>52,006,229</u>
Expenses					
Operation	5,979,984	8,742,922	—	14,722,906	13,694,918
Maintenance	8,911,789	11,026,707	73,740	20,012,236	19,356,448
Administration	3,886,997	4,226,237	248,253	8,361,487	7,470,268
Headquarters	3,921,431	4,934,481	36,000	8,891,912	8,153,128
Research and development	4,068	5,119	—	9,187	174,407
Depreciation	4,107,130	4,600,160	23,589	8,730,879	8,573,538
Employee termination benefits	<u>629,856</u>	<u>862,822</u>	<u>—</u>	<u>1,492,678</u>	<u>2,212,458</u>
	<u>27,441,255</u>	<u>34,398,448</u>	<u>381,582</u>	<u>62,221,285</u>	<u>59,635,165</u>
(Loss) income from operations	(2,136,113)	(7,663,627)	(12,737)	(9,812,477)	(7,628,936)
Investment income	2,672,006	3,362,307	—	6,034,313	6,284,304
Insurance premiums refunded	<u>28,037</u>	<u>37,267</u>	<u>—</u>	<u>65,304</u>	<u>175,619</u>
(Loss) net income for the year	<u>\$ 563,930</u>	<u>\$(4,264,053)</u>	<u>\$ (12,737)</u>	<u>\$(3,712,860)</u>	<u>\$(1,169,013)</u>

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1983

	1983	1982
BALANCE, BEGINNING OF THE YEAR	\$186,921,242	185,752,229
LOSS FOR THE YEAR	<u>3,712,860</u>	<u>1,169,013</u>
BALANCE, END OF THE YEAR	<u><u>\$190,634,102</u></u>	<u><u>\$186,921,242</u></u>

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1983

	1983	1982
SOURCE OF FUNDS		
Operations		
Loss for the year	\$ (3,712,860)	\$ (1,169,013)
Items not requiring an outlay of funds		
Depreciation	8,730,879	8,573,538
Employee termination benefits	870,966	1,382,531
Loss (gain) on disposal of fixed assets	<u>16,935</u>	<u>(238,441)</u>
	5,905,920	8,548,615
Instalments on long-term receivables	129,960	159,090
Proceeds on disposal of fixed assets	50,839	870,409
Proceeds from sale of Canada bonds	<u>—</u>	<u>993,750</u>
	<u>6,086,719</u>	<u>10,571,864</u>
 APPLICATION OF FUNDS		
Fixed asset additions	7,679,514	6,887,174
Increase in long-term receivables	<u>—</u>	<u>339,520</u>
	7,679,514	7,226,694
Increase (decrease) in working capital	(1,592,795)	3,345,170
Working capital, beginning of the year	<u>10,239,553</u>	<u>6,894,383</u>
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u><u>\$ 8,646,758</u></u>	<u><u>\$10,239,553</u></u>

Notes to Financial Statements March 31, 1983

1. OBJECTIVES AND OPERATIONS

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a proprietary Crown corporation under Schedule D of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(A) SUPPLIES INVENTORY

The supplies inventory is recorded at cost.

(B) INVESTMENT IN CANADA BONDS

The investment in Canada bonds is recorded at cost. All gains or losses, including any premiums or discounts on acquisition, are recognized when the bonds are sold.

(C) INVESTMENT IN SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiary companies is recorded at cost. The financial statements of the subsidiaries have not been consolidated in these financial statements because increases in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate financial statements for the subsidiary companies are available to the public and summarized financial information is disclosed in Note 4.

(D) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. All additions, replacements or major improvements which increase the capacity of the deep waterway system are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded on the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(E) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(F) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(G) REVENUE RECOGNITION

The Authority recognizes revenue from tolls based upon the shipping season which normally corresponds to the Authority's fiscal year commencing April 1. In the event that the season opens prior to April 1, the revenue earned is deferred until the commencement of the new fiscal year.

(H) GRANTS IN LIEU OF TAXES

Grants in lieu of municipal and school taxes are expensed when paid.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities.

These amounts are being collected in annual instalments in accordance with the terms of the agreements. An amount of \$271,616 is non-interest bearing, and the balance bears interest at rates of 5¹/₄% and 5¹/₂%.

4. SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiaries consists of the cost of the shares of the following wholly-owned subsidiaries:

	No. of Shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (G.L.P.A.)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

Summarized financial information relating to these subsidiaries based on their most recently completed fiscal years is as follows:

	G.L.P.A. Dec. 31/82	J.C.C.B. Mar. 31/83	S.I.B.C. Dec. 31/82
Assets			
Current	\$ 3,835,950	\$ 4,717,313	\$ 300,184
Fixed	<u>47,104</u>	<u>24,230,024</u>	<u>52,398</u>
	<u>3,883,054</u>	<u>28,947,337</u>	<u>352,582</u>
Liabilities			
Current	2,364,293	1,525,797	102,444
Due to Canada	—	110,756,052	—
Other long-term	<u>2,934,398</u>	<u>692,083</u>	<u>242,138</u>
	<u>5,298,691</u>	<u>112,973,932</u>	<u>344,582</u>
Equity (deficit)	<u>\$ (1,415,637)</u>	<u>\$(84,026,595)</u>	<u>\$ 8,000</u>
Revenue	\$ 10,433,611	\$ 6,195,618	\$ 1,342,612
Expenses	<u>10,392,027</u>	<u>11,342,238</u>	<u>1,117,336</u>
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	225,276
Net income (loss) for the year	<u>\$ 41,584</u>	<u>\$ (5,146,620)</u>	<u>\$ —</u>

5. FIXED ASSETS

	Depreciation Rate	1983			1982
		Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land	—	\$ 31,024,989	\$ —	\$ 31,024,989	\$ 30,948,500
Channels and canals	1%	249,092,865	56,219,297	192,873,568	190,044,192
Locks	1%	229,483,824	73,364,668	156,119,156	158,414,006
Bridges	2%	41,100,838	20,260,910	20,839,928	21,568,388
Tunnels	2%	46,469,412	9,526,229	36,943,183	37,872,571
Buildings	2%	12,028,308	5,703,045	6,325,263	6,471,032
Equipment	2-20%	14,906,879	6,007,659	8,899,220	5,938,296
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	19,958,812	114,060,158	115,400,347
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Works under construction	—	6,598,321	—	6,598,321	8,145,593
		<u>\$797,546,422</u>	<u>\$191,040,620</u>	<u>\$606,505,802</u>	<u>\$607,624,941</u>

No depreciation has been provided on interest of \$32,822,016 capitalized during construction of the Welland Modernization Project. It is anticipated that the interest will be cancelled and reversed as part of the second phase of the refinancing of the Authority.

6. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624,950,000 were converted to equity by parliamentary appropriation. The unpaid interest of \$210 million on these loans is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because it is the intention of the Authority to seek approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the 1983 and 1982 fiscal years.

7. INCOME TAXES

The Authority, as a Schedule D Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of fixed assets, amounted to approximately \$184 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately \$6 million and has applied, under Section 37 of the Income Tax Act, to have these costs deferred and made available to reduce the taxable income of future periods.

Unused investment tax credits of approximately \$403,000 are available to reduce future taxes payable up to March 31, 1988.

8. CONTINGENCIES AND COMMITMENTS

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant in certain pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority.

Contractual obligations for capital and other expenditures, at March 31, 1983 amounted to \$1,779,244 (1982 -- \$880,988).

9. RELATED PARTY TRANSACTIONS

During the year, the Authority provided The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly-owned subsidiary, with administration services for which it charged \$500,000 (1982 -- \$500,000). As at March 31, 1983, \$41,667 remained outstanding in the Authority's accounts (1982 -- \$41,667).

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated carried out maintenance work on the Mercier Bridge, on behalf of The St. Lawrence Seaway Authority. Costs incurred of \$496,229 (1982 -- \$742,806) by this subsidiary were reimbursed by the Authority.

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

8. ÉVENTUALITÉS ET ENGAGEMENTS

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse dans certains procès en cours ou dont on la menace. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

Les engagements contractuels concernant des dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffrent au 31 mars 1983 à \$1,779,244 (\$880,988 en 1982).

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au cours de l'exercice, l'Administration a fourni à sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, des services d'administration pour lesquels elle a réclamé une somme de \$500,000 (\$500,000 en 1982). De ce montant, une somme de \$41,667 (\$41,667 en 1982) n'avait pas encore été perçue au 31 mars 1983.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a effectué des travaux d'entretien sur le pont Mercier, pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les coûts de \$496,229 (\$742,806 en 1982) encourus par cette filiale ont été remboursés par l'Administration.

5. IMMOBILISATIONS

	1983		1982	
	Amortisse- ment accumulé	Valeur nette	Amortisse- ment accumulé	Valeur nette
Terrain	\$ 31,024,989	\$ 31,024,989	\$ 30,948,500	\$ 30,948,500
Chenaux et canaux	—	192,873,568	—	190,044,192
Ecluses	1%	229,483,824	1%	158,414,006
Ponts	2%	41,100,838	2%	21,568,388
Tunnels	2%	46,469,412	2%	37,872,571
Bâtiments	2%	12,028,308	2%	6,471,032
Matériel	2-20%	14,906,879	2-20%	5,938,296
Modifications — dépenses pour propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	134,018,970	1%	115,400,347
Intérêt au cours des travaux de construction	—	32,822,016	—	32,822,016
Travaux en cours	—	6,598,321	—	8,145,593
	\$797,546,422	\$191,040,620	\$607,624,941	\$607,624,941

Aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,822,016 capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland. On prévoit que cet intérêt sera annulé et renversé dans le cadre de la seconde partie du refinancement de l'Administration.

6. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'un montant de \$624,950,000 ont été convertis en avoir selon un crédit parlementaire. Les intérêts non payés au montant de \$210 millions sur ces emprunts sont déclarés au bilan comme intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus requis de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme puisque l'Administration a l'intention de demander au Parlement que soit remis le solde des intérêts non payés.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices financiers de 1983 et 1982.

7. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société de la Couronne selon l'annexe "D", est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucune loi provinciale de l'impôt sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$184 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développements pour une somme d'environ \$6 millions et a fait une demande en vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que ces dépenses soient différées et disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices subséquents.

Des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ \$403,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer sont disponibles jusqu'au 31 mars 1988.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.g.L.)
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)

15	8
1	
\$ 1,500	8,000
	\$ 9,600
Nombre d'actions	Coût

Voici un sommaire des données financières se rapportant aux filiales basé sur l'exercice financier récemment terminé :

	A.P.G.L. 31 décembre 1982	P.J.C.C. 31 mars 1983	C.P.I.V.m. 31 décembre 1982
Actif			
À court terme	\$ 3,835,950	\$ 4,717,313	\$ 300,184
Immobilisations	47,104	24,230,024	52,398
Passif			
À court terme	2,364,293	1,525,797	102,444
À verser au Canada	—	110,756,052	—
Autres dettes à long terme	2,934,398	692,083	242,138
Avoir (déficit)	\$(1,415,637)	\$(84,026,595)	\$ 8,000
Revenus	\$ 10,433,611	\$ 6,195,618	\$ 1,342,612
Dépenses	10,392,027	11,342,238	1,117,336
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	225,276
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	\$ 41,584	\$ (5,146,620)	\$ —

1. OBJECTIFS ET EXPLOITATION

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et apparaît à l'annexe "D" de la Loi sur l'administration financière comme une corporation de propriétaire de la Couronne.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érie et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(A) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures sont inscrits au prix coûtant.

(B) PLACEMENT EN OBLIGATIONS DU CANADA

Le placement en obligations du Canada est inscrit au prix coûtant. Les gains ou les pertes, y compris toutes primes ou tous escomptes à l'acquisition, sont comptabilisés lorsque les obligations sont vendues.

(C) PLACEMENT DANS LES FILIALES

Le placement dans les filiales est comptabilisé au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que l'augmentation dans l'avoir des filiales ne revient pas à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le public peut se procurer, de façon distincte, les états financiers des filiales et un sommaire de ces données financières est présenté à la note 4.

(D) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. La politique de l'Administration est de capitaliser toutes les dépenses pour les additions, remplacements ou améliorations importantes qui augmentent la capacité de la voie navigable en eau profonde. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

La provision pour l'amortissement est établie selon la méthode linéaire, d'après les taux calculés en fonction de la durée utile prévue des éléments d'actif.

(E) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif concernant ces prestations est comptabilisé dès que celles-ci s'accumulent pour les employés.

(F) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et sont comptabilisées de façon courante.

(G) COMPTABILISATION DES REVENUS

L'Administration comptabilise les revenus de péages selon la saison de navigation qui, habituellement, est conforme à l'exercice financier qui débute le 1^{er} avril. Si par hasard la saison débutait avant le 1^{er} avril le revenu gagné est reporté au début de l'exercice suivant.

(H) SUBVENTIONS TENANT LIEU D'IMPÔT

Les subventions tenant lieu d'impôt municipal et scolaire sont comptabilisées au moment de leur versement.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations.

Ces montants sont reçus en versements annuels selon les conditions des accords. Un montant de \$271,616 ne porte aucun intérêt et le solde porte intérêt aux taux de 5 1/4 % et 5 1/2 %.

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 mars 1983

PROVENANCE DES FONDS		1983	1982
Exploitation			
Perte pour l'exercice		\$ (3,712,860)	\$ (1,169,013)
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds			
Amortissement		8,730,879	8,573,538
Prestations de cessation d'emploi		870,966	1,382,531
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations		16,935	(238,441)
Remboursements des débiteurs à long terme		5,905,920	8,548,615
Produit de l'aliénation d'immobilisations		129,960	159,090
Produit de la vente d'obligations du Canada		50,839	870,409
		6,086,719	10,571,864
UTILISATION DES FONDS			
Additions aux immobilisations		7,679,514	6,887,174
Augmentation des débiteurs à long terme		—	339,520
Augmentation (diminution) du fonds de roulement		7,679,514	7,226,694
Fonds de roulement au début de l'exercice		(1,592,795)	3,345,170
		10,239,553	6,894,383
		\$ 8,646,758	\$10,239,553
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE			

Etat des résultats

	Secteur Montréal- l'ac Ontario	Secteur Welland	Pont des Mille-Iles	Total
Revenus				
Péages	\$23,695,242	\$24,545,433	\$ —	\$48,240,675
Autres	1,609,900	2,189,388	368,845	4,168,133
	<u>25,305,142</u>	<u>26,734,821</u>	<u>368,845</u>	<u>52,408,808</u>
				52,006,229
Dépenses				
Exploitation	5,979,984	8,742,922	—	14,722,906
Entretien	8,911,789	11,026,707	73,740	20,012,236
Administration	3,886,997	4,226,237	248,253	8,361,487
Bureau central	3,921,431	4,934,481	36,000	8,891,912
Recherches et développement	4,068	5,119	—	9,187
Amortissement	4,107,130	4,600,160	23,589	8,730,879
Prestations de cessation d'emploi	629,856	862,822	—	1,492,678
	<u>27,441,255</u>	<u>34,398,448</u>	<u>381,582</u>	<u>62,221,285</u>
(Perte) bénéfice d'exploitation	(2,136,113)	(7,663,627)	(12,737)	(9,812,477)
Revenus de placements	2,672,006	3,362,307	—	6,034,313
Remboursement de primes d'assurance	28,037	37,267	—	65,304
(Perte) bénéfice net pour l'exercice	\$ 563,930	\$ (4,264,053)	\$ (12,737)	\$ (3,712,860)
	<u>563,930</u>	<u>(4,264,053)</u>	<u>(12,737)</u>	<u>(3,712,860)</u>
				175,619
				6,284,304
				(7,628,936)
				59,635,165
				2,212,458
				8,573,538
				174,407
				8,128
				7,470,268
				19,356,448
				13,694,918

Etat du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1983

	\$186,921,242	\$186,921,242	SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE
	<u>\$186,921,242</u>	<u>\$190,634,102</u>	
	185,752,229	3,712,860	PERTE POUR L'EXERCICE
	<u>1,169,013</u>	<u>\$186,921,242</u>	SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE
1982		1983	

SOLDE AU DEBUT DE L'EXERCICE
PERTE POUR L'EXERCICE
SOLDE A LA FIN DE L'EXERCICE

Approuvé :

W.A. O'NEIL
le PrésidentR.J. FORGUES
le Contrôleur et Trésorier**Avoir du Canada**
Capital d'apport
Déficit**A long terme**
Intérêts reportés (note 6)
Prestations de cessation d'emploi courues**A court terme**
Créditeurs
Frais courus**Immobilisations** (note 5)**Placements**
Obligations du Canada (valeur
du marché \$37,442,375;
1982 - \$30,206,250)
Filiales (note 4)**Debiteurs à long terme** (note 3)**A court terme**
Encaisses et dépôts à terme
Débiteurs
Intérêts courus
Stocks de fournitures**Actif**

1983

1982

\$664,350,443
434,315,898
(190,634,102)
624,950,000210,000,000
12,074,078
222,074,078
230,034,545\$ 2,694,997
5,265,470
7,960,467\$664,350,443
606,505,80240,497,288
9,600
40,506,888\$ 11,514,178
1,038,917
1,850,490
2,203,640
16,607,225
730,528\$666,555,842
438,028,758
(186,921,242)
624,950,000210,000,000
11,203,112
221,203,112
228,527,084\$ 2,960,535
4,363,437
7,323,972\$666,555,842
607,624,94140,497,288
9,600
40,506,888\$ 12,548,315
902,060
2,019,582
2,093,568
17,563,525
860,488**Bilan au 31 mars 1983**



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Jean-Luc Pépin, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1983 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 1983 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que l'Administration, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa (Ontario)
le 13 mai 1983

Tonnages et transits 1959-1982



en œuvre qui sera échelonnée sur une plus longue

période que celle prévue au début.

En vue d'améliorer la navigation sur toute la Voie maritime, l'Administration, conjointement avec la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la U.S. Coast Guard et la Garde côtière canadienne, a inauguré un programme visant à élaborer un système d'aides à la navigation qui soit satisfaisant et sûr par tous les temps. Ce système devrait accroître la capacité de la Voie maritime et, par conséquent, permettre de réduire la durée des transits au début et à la fin des saisons de navigation, alors qu'à cause des glaces il faut enlever les bouées flottantes conventionnelles. Des améliorations du côté de la sécurité, du débit et de la durée des transits au cours des périodes de visibilité réduite sont aussi envisagées.

À tout prendre, il serait difficile d'affirmer que l'année écoulée a été un franc succès. Du point de vue trafic et revenu en particulier, elle a laissé beaucoup à désirer. D'un autre côté, de des façons, elle nous a beaucoup appris sur l'art de survivre en temps difficiles. Au plan opérationnel, nous avons apporté des améliorations appréciables aux installations et, sans aller jusqu'à dire que la politique de la Voie maritime a été de crier famine en 1982-1983, il n'en reste pas moins qu'aux points de vue de l'économie et de l'efficacité, nous avons réalisé des gains impressionnants.

Bien sûr, ces gains ne sont attribuables qu'en partie aux politiques de coopération de tous les employés de la Voie maritime que nous avons réussi à franchir relativement indemnes une période plutôt contraignante.

Enfin, l'Administration tient à exprimer ses remerciements pour la collaboration et l'aide qu'elle a reçues des usagers de la Voie maritime au cours des "séances d'information" semi-annuelles. Tout comme nous, la plupart d'entre eux ont dû faire face à des problèmes financiers et opérationnels sérieux au cours de 1982-1983. Le climat de communication et de compréhension réciproque qui rapproche ces représentants d'intérêts maritimes variés devrait contribuer au succès à venir du mode de transport qui nous préoccupe tous.

L'exploitation

Après avoir passé en revue le trafic et les résultats financiers de 1982-1983, il est plutôt consolant de consulter le dossier opérationnel de la société durant cette période. Ce n'est pas que la saison de navigation de 1982 ait si bien commencé; contrairement aux conditions atmosphériques idéales qui ont marqué l'ouverture de la Voie maritime en 1981, la nature ne s'est pas montrée aussi clément envers nous l'an dernier. Il s'est formé, au cours de l'hiver, une couche de glace beaucoup plus épaisse que d'habitude et s'il est vrai que les deux sections furent ouvertes à la navigation le 5 avril, la section Montréal-lac Ontario n'a pas été complètement déglacée avant le 17 avril et l'état des glaces à l'extrémité est du lac Érie a retardé la navigation jusque vers la mi-mai sur le canal de Welland. Cependant, en décembre, les conditions furent bien meilleures: le temps favorable, un trafic modéré et des procédures bien établies ont donné lieu à une période de fermeture ordonnée et sans ennui.

Hormis les problèmes d'ouverture, la saison de navigation de 1982 n'a été marquée d'aucune difficulté ou interruption majeures. Un accident grave, l'engloutissement d'un lacquier, est survenu le 7 décembre dans le canal de Welland. Cet accident s'étant produit en dehors du chenal, il n'a heureusement pas nui à la navigation.

À cause des restrictions financières, certaines améliorations opérationnelles à la Voie maritime ont été retardées ou réduites au cours de l'année; en revanche, bon nombre de travaux liés à l'entretien régulier essentiel ou au perfectionnement général des installations ont été exécutés tel que prévu. Sur le canal de Welland, par exemple, l'élargissement du chenal à proximité de Port Robinson a été complété. La construction d'un prolongement au mur d'approche amont du côté est de l'écluse 7 a été commencée, de même que l'enlèvement de la porte de garde du côté est du canal. Ces deux opérations devraient être terminées cette année.

Le Programme d'amélioration du Centre de contrôle de la circulation sur le canal de Welland, poursuivi au cours de 1982-1983, est passé du stade de l'étude de faisabilité à celui de la conception technique. Néanmoins, les restrictions financières en ont ralenti la mise

Les finances

Comme on peut s'y attendre, la réduction des expéditions par la Voie maritime au cours de la saison de 1982 a entraîné une chute sensible des revenus prévus antérieurement pour l'exercice 1982-1983. En dépit d'une majoration moyenne des péages d'environ 18%, le revenu d'exploitation de 52 millions \$ accusait d'une perte de 10 millions \$ au total prévu au budget.

Dans ces circonstances, l'Administration a été forcée, au cours de l'année, d'effectuer certaines coupures importantes dans son budget d'exploitation et d'entretien en vue de maintenir un capital de roulement suffisant. Les frais globaux d'exploitation de la Voie maritime en 1982, budgétisés à 70,5 millions \$, furent réduits à 61,7 millions \$, soit seulement 2,5 millions de plus que les dépenses de 1981. Ces compressions ont permis de limiter la perte nette à 3,7 millions \$ pour l'exercice de 1982-1983, soit presque le montant exact prévu au budget, mais beaucoup moins que ce à quoi nous nous attendions quelque mois avant la fermeture des livres.

La perspective financière de l'exercice 1983-1984 semble encore plus sombre que les résultats de l'année écoulée. Malgré la majoration moyenne des péages de 10% entrée en vigueur au début de la présente saison, nous ne prévoyons pas que le trafic suffise à produire des revenus plus élevés qu'en 1982-1983. Toutefois, du côté des dépenses, les frais d'exploitation continuent de monter et il est possible que la société doive faire face, à la fin du présent exercice, à un déficit de l'ordre de 6-7 millions \$.

Nonobstant ce pronostic désagréable, les ressources financières de l'Administration devraient suffire à absorber la perte escomptée en 1983-1984. Ainsi, la société devrait être en mesure de s'autosuffire pour la sixième année consécutive et de continuer à fonctionner sans avoir à recourir à l'aide extérieure.

Le trafic

L'Administration avait prévu une baisse du trafic sur la Voie maritime en 1982, mais la réalité a été plus sombre que les prédictions. De fait, la gravité et la durée du marasme économique en Amérique du Nord ont surpris la plupart des pronostiqueurs et c'est à bon droit qu'on lui a donné le nom de "grande récession".

Comparativement à l'année précédente, les cargaisons qui ont emprunté la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime en 1982 ont diminué de quelque 15% pour se situer à 42,8 millions de tonnes et les transits de navires, de plus de 5%, soit à 4 376. Sur le canal de Welland, les cargaisons sont baissées à 49 millions de tonnes, ou de presque 17%; pour les transits, la baisse y a été de 13%, à 5 184. Le minerai de fer, en chute de presque 50%, a été la denrée la plus touchée, à cause du déclin marqué de la production de l'acier et des automobiles aux É.-U. Les expéditions de céréales américaines ont également fléchi d'une façon sensible, les taux concurrentiels de transport ferroviaire et fluvial sur la route Mississippi-golfe du Mexique ayant attiré une partie du trafic qui empruntait auparavant la voie Saint-Laurent/Grands Lacs. Le trafic des cargaisons générales, du charbon et des autres produits en vrac a aussi été influencé négativement.

Les céréales canadiennes, le blé en particulier, ont été le point lumineux sur la toile plutôt sombre du trafic de la saison dernière. Grâce à l'ampleur du programme d'exportation de blé et au rendement accru des systèmes canadiens de transport et de manutention, les expéditions de céréales canadiennes par la Voie maritime ont atteint un nouveau record de 16 millions de tonnes. En ce moment, les perspectives du trafic pour l'année 1983 sont telles qu'il est difficile d'y voir des chances d'amélioration importante. Malgré certains indices récents annonçant la fin de la récession et l'amorce de la reprise économique, nos prévisions actuelles indiquent que les cargaisons ne dépasseront pas les chiffres de 1982.



Le message du Président

Le 31 mars 1983

L'honorable Jean-Luc Pépin, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1983.

Comme vous le constaterez, ces états révèlent que, pour ce qui est du trafic et des recettes, 1982 est loin d'avoir été une année florissante pour la société de la Couronne. A l'instar d'un très grand nombre d'entreprises au Canada et aux Etats-Unis, les revenus de l'Administration de la voie maritime ont subi les effets néfastes de la pire crise économique que nous ayons connue depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Le chiffre des cargaisons a baissé de quelque 16% par rapport à l'année précédente pour atteindre le plus bas niveau enregistré depuis 1974.

En conséquence, malgré une majoration moyenne des péages de 18% pour la saison de 1982, les recettes ont été de presque 10 millions \$ inférieures à nos prévisions budgétaires et il a fallu effectuer des économies rigoureuses dans nos frais d'exploitation et d'entretien (notamment la limite de 6% des augmentations salariales) pour maintenir le déficit de l'exercice aux quelque 3,6 millions \$ qui avaient été prévus au début. Ce chiffre global reflète un léger bénéfice de 0,56 million \$ pour la section Montréal-lac Ontario et une perte de 4,26 millions \$ sur le canal de Welland. Au cours de l'exercice de 1982-1983, le capital de roulement de l'Administration a diminué de 1,6 million \$ pour se situer à 8,6 millions \$.

Il semble donc que les résultats financiers de l'année dernière, venant s'ajouter à la perte de 1,2 million \$, subie l'année précédente, n'aident pas à préserver la

situation d'auto-financement que la société avait maintenue depuis 1977. Et, notwithstanding la majoration moyenne de 10% des péages qui seront perçus durant la saison de navigation de 1983, les prévisions actuelles indiquent un déficit important pour l'exercice 1983-1984.

Cependant, certains indices récents nous encouragent à croire que la récession a atteint son seuil et que la reprise économique se dessine à l'horizon. Les estimations du trafic pour la saison de 1984 et les années suivantes font naître une lueur d'espoir que l'augmentation des recettes de la société lui permettra de surmonter ses présentes difficultés financières vers le milieu de la décennie.

Néanmoins, nous ne devons pas laisser les préoccupations d'ordre financier voiler le fait que, du point de vue de l'exploitation, 1982 a été une excellente année pour la voie navigable Saint-Laurent/Grands Lacs. A part les problèmes causés par les glaces au moment de l'ouverture, il n'y a eu aucune difficulté ou interruption majeure au cours de la saison de navigation. L'exploitation des installations de la Voie maritime a continué d'évoluer dans le sens de l'efficacité et de la productivité; les améliorations apportées au canal de Welland nous ont permis d'assurer un meilleur service aux usagers.

A tout prendre, il semble raisonnable d'ajouter qu'au cours de l'année écoulée l'Administration, tout comme bon nombre d'entreprises canadiennes, a beaucoup appris sur l'art de survivre en temps difficiles et, en conséquence, elle est mieux armée pour relever le défi des années à venir.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

Le président

W.A. O'Neill

Personnel de direction

Président	W.A. O'NEIL
Vice-président	MARC MASSON BÉVENU (mort le 15 décembre 1982)
Contrôleur et trésorier	R.J. FORGUES
Directeur de l'exploitation et de l'entretien	J.M. KROON
Directeur de la planification de l'entreprise	J.B. McLEOD
Vice-président, Région est	E.J. ROSSI
Premier conseiller en économique du Président	G.V. SAINSBURY
Directeur du personnel et de l'administration	C.G. TREPANIER
Avocat-conseil	N.B. WILLANS

Bureaux

Siege social	Tour A, Place de Ville Ottawa, Ontario K1R 5A3
Bureau principal	202, rue Pitt Cornwall, Ontario K6J 3P7
Région est	Ecluse de Saint-Lambert Saint-Lambert, Québec J4P 3N7
Région ouest	508 avenue Glendale St. Catharines, Ontario L2R 6V8

L'aquarelle qui apparaît sur la couverture et dans ce rapport fait partie de la collection "Niagara Scenes" de Ben Babelowsky et a été reproduite avec la permission de The St. Catharines Standard Ltd.



Rapport annuel 1982

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

CA1
TA56
— A55

The St. Lawrence Seaway Authority



Annual Report 1983



The St. Lambert Lock under construction



The St. Lambert Lock in operation



The President's Message

March 31, 1984

The Honorable Lloyd Axworthy, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1984.

Our accounts, I am happy to report, show a considerable improvement this past year compared with 1982. The most severe recession since the 1930's, which had a very adverse effect on the Seaway's traffic and revenues, finally abated in early 1983 and by mid-season cargo tonnage on the waterway showed a definite upward trend. By the close of the navigation season, traffic had risen by 5.2% on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section and by 2.3% on the Welland over the previous year. This increase, while modest, does give us hope that a return to more normal tonnage levels is underway and for the 1984 season, a modest increase is being forecast.

The recovery in Seaway traffic which took place last season was reflected in increased revenues and, for the first time since 1980, the Authority's income was sufficient to fully cover its operation and maintenance costs. Initially, we had budgeted for a loss for the 1983-84 fiscal year but the increased tonnage, together with a small increase in tolls and the continued application of a strict cost restraint program, produced a small profit of \$95 thousand by the time the books were closed. This welcome result comprised a profit of just under \$3.7 million on the MLO section and a loss of \$3.6 million on the Welland; both figures representing a significant betterment of the situation which prevailed in the previous two fiscal years. It also marked the sixth consecutive year that the Authority has operated on a self-supporting basis without the need for parliamentary appropriations or other outside funding.

At the present time, it looks as though the Authority's financial results for the 1984-85 fiscal

year will be much the same as the past year's, with increased traffic producing enough added revenues to balance off the inflation-induced rise in operation and maintenance costs. It is noteworthy that, despite the need to recoup the deficits incurred during the recession years, the Canadian and U.S. Seaway entities decided to forego any increase in tolls for the 1984 season in recognition of the financial difficulties many Seaway users experienced during the economic downturn. Discussions are now pending to determine an appropriate tolls level for next season.

Operationally, 1983 also proved to be a good year for the Seaway with no significant interruptions to traffic due to accidents, weather conditions or labour problems. Both sections of the waterway experienced a decline in the number of commercial vessel transits and this circumstance, coupled with the overall increase in cargo tonnage, indicates a more efficient usage of the system as the tonnes carried per vessel transit rose significantly.

All in all, 1983 was a rather satisfying year which was highlighted on June 2nd by the transit of the one billionth tonne of cargo through St. Lambert Lock since the Seaway opened in 1959. Appropriately enough, this particular tonne consisted of Canadian grain, aboard a Canadian vessel, bound for a down-river elevator on the St. Lawrence and eventual export to a foreign port.

As you know, 1984 marks the Silver Anniversary of the opening of the St. Lawrence Seaway. We are all looking forward to the many events taking place in celebration of this significant milestone in the twenty-five-year history of one of the world's most important transportation systems.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil
President



The Year in Review

Traffic

In contrast with our experience during the 1982 season, traffic on the Seaway in 1983 exceeded expectations. The economic upturn in North America which got underway early last year began to impact on Seaway traffic about mid-season and at the close of navigation total shipments had exceeded the previous year's level by 5.2% on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section and by 2.3% on the Welland; cargo tonnage reached 45.1 million tonnes and 50.1 million tonnes, respectively, on the two sections. During this same period, vessel transits through the MLO declined from 4,376 to 3,870, and from 5,184 to 4,707 on the Welland Canal. The fact that the increased tonnage level in 1983 was accompanied by a substantial decline in the number of transits indicates, of course, that tonnage per vessel transit rose considerably last year and, therefore, that the system was being made use of in a more efficient and economical manner.

Despite another record year for Canadian grain shipments through the Seaway (17.7 million tonnes on the Welland), combined Canadian-U.S. movements decreased slightly from 1982 to 24.8 million tonnes on the Welland, while on the MLO section they remained at virtually the same level (24.3 million tonnes). The continuing decline in U.S. grain shipments which fell last year by about 18% to 7.1 million tonnes can be attributed both to the strength of the U.S. dollar which has adversely affected the competitive position of U.S. grain in world markets, and to the low level of Soviet grain imports from the U.S. which formerly moved via the Seaway route.

Of special interest in 1983 was the revival of the iron ore traffic. On the MLO section, upbound shipments of Quebec-Labrador ore climbed by more than 38% to 9.2 million tonnes. This sharp increase reflected the substantial recovery which has taken place in the North American steel industry generated in large part by booming automobile sales.

Coal movements, as expected, declined on both sections compared to 1982. Other bulk cargoes such as coke, petroleum products, stone, salt, etc., increased by some 13% to about 7 million tonnes on the MLO, while remaining at much the same level of 13 million tonnes recorded on the Welland in 1982.

General cargo, mainly manufactured iron and steel products, jumped a substantial 50% on the MLO section to about 3 million tonnes and rose moderately on the Welland to 3.3 million. A flood of cheaper steel imports to the U.S. was the main cause for this development.

With the economic recovery underway in North America, the Seaway traffic outlook for 1984 is encouraging. Our present forecast indicates that shipments on the MLO section should be close to 47 million tonnes, about 3.5% above 1983, while tonnage through the Welland Canal is expected to be just under 53 million, about 5% higher than last year.



Finances

The improved traffic situation experienced in 1983 resulted in an increase of more than \$2 million in Authority income over what had been anticipated at the beginning of the season. A modest rise in the Seaway Tariff of Tolls, averaging 10%, also contributed to a healthier balance sheet for the 1983-84 fiscal year. The strict cost restraint program, which included a five percent limit on salary increases, continued in effect during the past year and, as a consequence, operation and maintenance expenditures were pared by some \$5 million from budget estimates.

As a result of these various circumstances, the \$6.9 million deficit that had been expected for last year turned into a modest profit of \$95 thousand by the time the books were closed on March 31, 1984. Thus, unlike the year previous, the Authority experienced no erosion of its working capital and was able for the sixth consecutive year to maintain its self-supporting status without recourse to outside funding.

Despite this improvement in the Seaway's financial situation over that which prevailed during the recession period, the outlook for fiscal 1984-85 and beyond, with the toll rates now in effect, is by no means reassuring. To maintain an adequate level of service will inevitably require increases in operation and maintenance costs. On the other hand, the additional revenues generated by the expected rise in Seaway traffic are unlikely to match this increase in expenses, especially since it was decided not to raise tolls this season because of the financial difficulties many Seaway users were experiencing as a result of the economic recession. Thus, unless traffic improves at a considerably faster rate than anticipated at present, the Authority can only expect to realize a modest profit for this year, while the forecast for fiscal 1985-86 indicates a loss position.

To return to a deficit situation after such a brief period in the black is not a welcome prospect, and would certainly prevent any recovery of the \$5.7 million in losses to the Authority which have accumulated since 1978. Obviously, consideration must be given to adjusting Seaway tolls in 1985 in order to bring them more in line with the steadily rising costs of providing service to users of the system.

As far as this year is concerned, however, the company is confident it has the resources to enable it to fulfill the self-sufficiency mandate for the seventh year in a row.

Operations

A mild winter resulted in far less extensive ice cover than usual and permitted, in the Montreal-Lake Ontario section, 24-hour navigation on the March 31, 1983 opening date. In the Welland, associated wet conditions delayed some major construction projects postponing the opening to April 5, 1983.

Favourable weather (except during the week of December 12) a moderate traffic demand and well defined closing procedures, contributed to an orderly shutdown in the Montreal-Lake Ontario section. In the Welland, severe cold weather and a rapid ice build-up forced the closing of the canal some three days earlier than the scheduled date of December 30, 1983.

A downbound ocean vessel caused major damage to the lower Beauharnois Lock gates in early November, but in general the system operated without serious problems throughout the 1983 navigation season.

Because of the prevailing economic climate, the Authority continued in 1983 to curtail or postpone wherever possible regular and major maintenance works as well as capital improvements (capacity related or others).

In the Montreal-Lake Ontario section, except for normal maintenance activities, no major works were undertaken.

In the Welland Canal, the removal of the guard gate complex which was started in the fall of 1982, as well as the extension of the tie-up wall above Lock 7, were completed. The Welland Canal Traffic Control Improvement Program moved from the design to the implementation stage and the new system is expected to be in operation by mid-1985.

Seven major works were carried out at the Welland during the non-navigation season involving mainly concrete rehabilitation. Two of these projects were

funded under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program.

The joint program with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. Coast Guard and the Canadian Coast Guard, to develop a reliable all-weather navigation aid system in an effort to improve navigation throughout the Seaway, continued during 1983. The Loran-C data monitoring program started in 1982 was completed in the fall of 1983. Analytical work on the collected data is in progress and results are expected to be available during 1984.

In summing up the year of 1983 on the Seaway, it is fair to say that it represented a considerable improvement over the two recession-plagued years that preceded it. It also marked an important milestone when, on June 2nd, the passage of the bil-

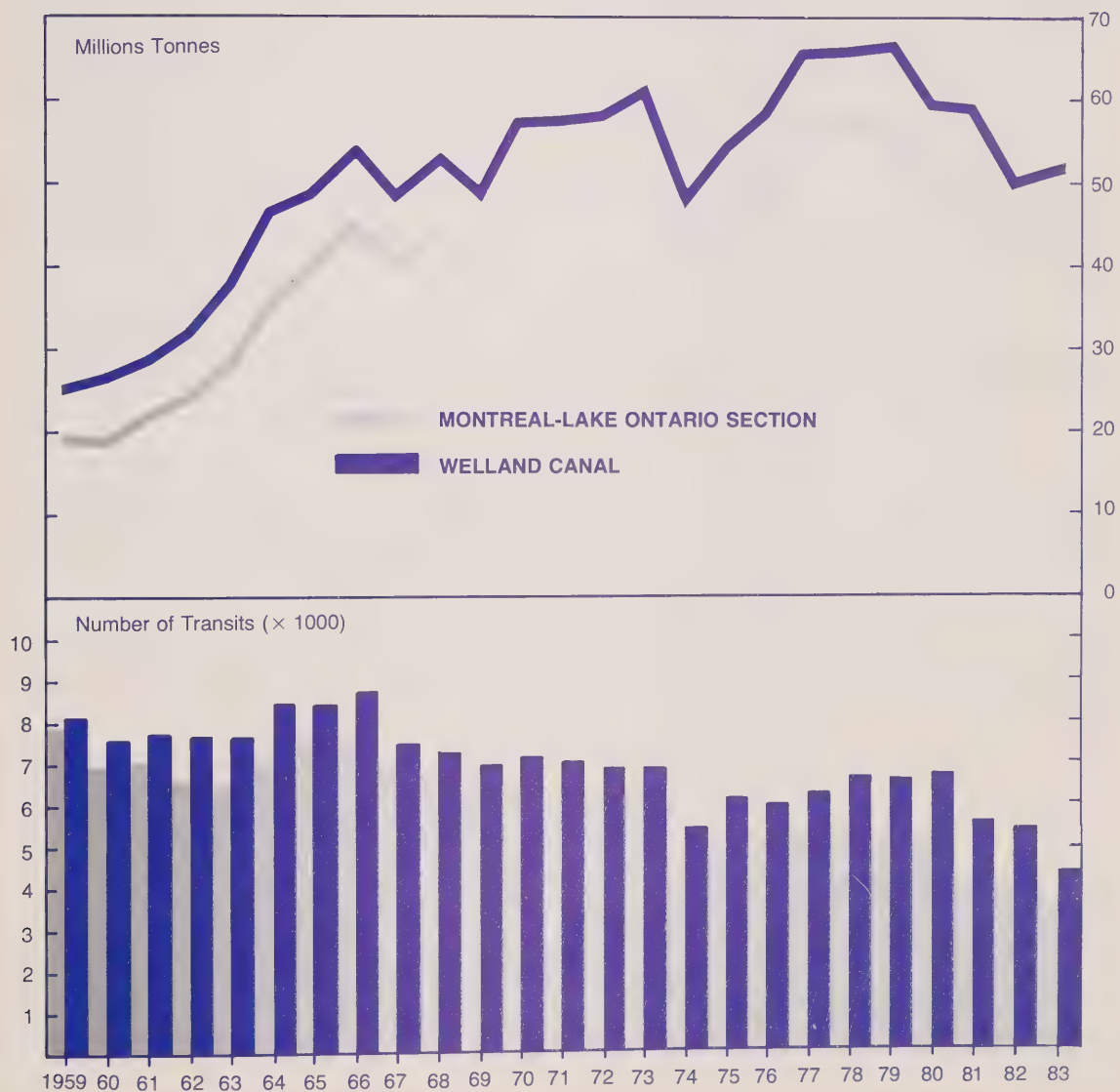
lionth tonne of cargo through St. Lambert Lock since it opened in 1959 was recorded. While many uncertainties still lie ahead, the return to healthier economic conditions and an upward trend in Seaway traffic augur well for the future.

Once again, the Authority wishes to thank Seaway employees for the support they have given to management during this period of financial restraint. The Crown Corporation, like the Seaway system itself, has matured substantially in recent years both in terms of efficiency of operation and in responsiveness to the needs of those who use its services. And, as we celebrate this year the twenty-fifth anniversary of the opening of the St. Lawrence Seaway, all members of the organization can take pride in being associated with one of the world's most important transportation systems.





Cargo Tonnages and Vessel Transits — 1959-1983





Auditor's Report



AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Lloyd Axworthy, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1984 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Authority as at March 31, 1984 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Authority, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 18, 1984

Balance Sheet as at March 31, 1984

Assets

Current

	1984	1983
Cash and term deposits	\$ 15,406,161	\$ 11,514,178
Accounts receivable	3,347,047	1,038,917
Accrued interest receivable	2,015,892	1,850,490
Supplies inventory	2,171,217	2,203,640
	<u>22,940,317</u>	<u>16,607,225</u>
Long-term receivables (Note 3)	<u>595,490</u>	<u>730,528</u>

Investments

Deposit in Consolidated Revenue Fund	5,000,000	—
Canada bonds (Note 4)	37,519,788	40,497,288
Subsidiary companies (Note 5)	9,600	9,600
	<u>42,529,388</u>	<u>40,506,888</u>

Fixed

Land, locks, canals and other deep waterway facilities (Note 6)	602,095,285	606,505,802
	<u>\$668,160,480</u>	<u>\$664,350,443</u>

Liabilities

Current

Accounts payable	\$ 3,902,984	\$ 2,694,997
Accrued liabilities	7,235,348	5,265,470
	<u>11,138,332</u>	<u>7,960,467</u>

Long-term

Accrued employee termination benefits	12,425,428	12,074,078
Deferred interest (Note 7)	210,000,000	210,000,000
	<u>222,425,428</u>	<u>222,074,078</u>
	<u>233,563,760</u>	<u>230,034,545</u>

Equity of Canada

Contributed capital

Deficit

	\$624,950,000	\$624,950,000
	(190,353,280)	(190,634,102)
	<u>434,596,720</u>	<u>434,315,898</u>
	<u>\$668,160,480</u>	<u>\$664,350,443</u>

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

Statement of Operations

for the year ended March 31, 1984

	Montreal — Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	
					1984	1983
Revenue						
Tolls	\$26,819,546	\$28,147,300	\$54,966,846	\$ —	\$54,966,846	\$48,240,675
Leases and licenses	411,643	1,796,299	2,207,942	86,448	2,294,390	2,131,800
Other	915,422	462,546	1,377,968	424,140	1,802,108	2,036,333
	<u>28,146,611</u>	<u>30,406,145</u>	<u>58,552,756</u>	<u>510,588</u>	<u>59,063,344</u>	<u>52,408,808</u>
Expenses						
Operation	6,204,382	9,158,866	15,363,248	—	15,363,248	14,701,046
Maintenance (Note 8)	8,691,227	12,369,612	21,060,839	87,268	21,148,107	19,988,571
Administration	3,984,408	3,974,657	7,959,065	169,442	8,128,507	8,354,671
Headquarters	3,317,619	4,373,325	7,690,944	36,000	7,726,944	8,878,949
Research and development	501	661	1,162	—	1,162	9,187
Depreciation	4,127,271	4,711,747	8,839,018	32,155	8,871,173	8,730,879
Employee termination benefits	496,628	859,907	1,356,535	—	1,356,535	1,492,678
	<u>26,822,036</u>	<u>35,448,775</u>	<u>62,270,811</u>	<u>324,865</u>	<u>62,595,676</u>	<u>62,155,981</u>
Income (loss) from operations	1,324,575	(5,042,630)	(3,718,055)	185,723	(3,532,332)	(9,747,173)
Investment income	2,371,631	3,126,312	5,497,943	—	5,497,943	6,034,313
Income (loss) before extraordinary item	3,696,206	(1,916,318)	1,779,888	185,723	1,965,611	(3,712,860)
Provision for settlement of claims (Note 9)	—	(1,684,789)	(1,684,789)	—	(1,684,789)	—
Net income (loss) for the year	<u>\$ 3,696,206</u>	<u>\$ (3,601,107)</u>	<u>\$ 95,099</u>	<u>\$185,723</u>	<u>\$ 280,822</u>	<u>\$ (3,712,860)</u>

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1984

	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	
			1984	1983
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$191,589,392	\$ (955,290)	\$190,634,102	\$186,921,242
Loss (net income) for the year	(95,099)	(185,723)	(280,822)	3,712,860
Deficit (retained earnings), end of the year	<u>\$191,494,293</u>	<u>\$ (1,141,013)</u>	<u>\$190,353,280</u>	<u>\$190,634,102</u>

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1984

	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total 1984	1983
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) before extraordinary item	\$ 1,779,888	\$185,723	\$ 1,965,611	\$ (3,712,860)
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	8,839,018	32,155	8,871,173	8,730,879
Employee termination benefits	1,356,535	—	1,356,535	1,492,678
Loss on disposal of fixed assets	17,645	—	17,645	16,935
	<u>11,993,086</u>	<u>217,878</u>	<u>12,210,964</u>	<u>6,527,632</u>
Reduction in long-term receivables	135,038	—	135,038	129,960
Proceeds on disposal of fixed assets	53,925	—	53,925	50,839
Proceeds from maturity of Canada bonds	2,977,500	—	2,977,500	—
	<u>15,159,549</u>	<u>217,878</u>	<u>15,377,427</u>	<u>6,708,431</u>
APPLICATION OF FUNDS				
Deposit in Consolidated Revenue Fund	5,000,000	—	5,000,000	—
Fixed asset additions	4,159,816	372,410	4,532,226	7,679,514
Provision for settlement of claims	1,684,789	—	1,684,789	—
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	1,005,185	—	1,005,185	621,712
	<u>11,849,790</u>	<u>372,410</u>	<u>12,222,200</u>	<u>8,301,226</u>
Increase (decrease) in working capital	3,309,759	(154,532)	3,155,227	(1,592,795)
Working capital, beginning of the year	8,752,985	(106,227)	8,646,758	10,239,553
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u>\$12,062,744</u>	<u>\$(260,759)</u>	<u>\$11,801,985</u>	<u>\$8,646,758</u>



Notes to Financial Statements March 31, 1984

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a proprietary Crown corporation under Schedule D of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(A) SUPPLIES INVENTORY

The supplies inventory is recorded at cost.

(B) INVESTMENT IN SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in the Authority's three subsidiary companies is recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority.

Separate financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public and summarized financial information is disclosed in Note 5.

(C) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. All additions, replacements or major improvements which increase the capacity of the deep waterway system are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(D) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(E) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(F) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge. The capital assets of the Thousand Islands Bridge were transferred to the Authority at a cost of \$1. Subsequent to September 1976, capital expenditures made by the Authority to improve the Thousand Islands Bridge have been recorded as fixed assets (see Note 6). The retained earnings of the Thousand Islands Bridge represent the cumulative earnings of the Bridge while being operated by the Authority.

These financial statements have segregated the operations and assets related to the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation is separate from basic Seaway operations.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities.

The following long-term receivables are outstanding at March 31:

	1984	1983
5¼% amount receivable in blended annual payments of \$99,519 including principal and interest, maturing in 1986	\$184,394	\$269,751
5½% amount receivable in blended annual payments of \$28,000 including principal and interest, maturing in 1986	207,384	223,113
Non-interest bearing amount receivable in annual payments of \$33,952, maturing in 1990	203,712	237,664
	<u>\$595,490</u>	<u>\$730,528</u>

4. CANADA BONDS

The Authority has the following investment in Canada bonds at March 31:

	1984	1983
Cost	\$37,519,788	\$40,497,288
Par value	38,000,000	41,000,000
Market value	32,083,125	37,442,375

5. SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiaries consists of the cost of the shares of the following wholly-owned subsidiaries:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (G.L.P.A.)	15	\$1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8	8,000
		<u>\$9,600</u>

Summarized financial information relating to these subsidiaries based on their most recently completed fiscal years is as follows:

	G.L.P.A. Dec. 31/83	J.C.C.B. Mar. 31/84	S.I.B.C. Dec. 31/83
Assets			
Current	\$ 3,902,822	\$ 4,631,204	\$ 307,551
Fixed	35,094	23,174,828	56,293
	<u>3,937,916</u>	<u>27,806,032</u>	<u>363,844</u>
Liabilities			
Current	2,681,782	1,439,688	140,572
Due to Canada	—	110,756,052	—
Other long-term	3,161,414	663,755	215,272
	<u>5,843,196</u>	<u>112,859,495</u>	<u>355,844</u>
Equity (deficit)	<u>\$ (1,905,280)</u>	<u>\$(85,053,463)</u>	<u>\$ 8,000</u>
Revenues	\$10,034,503	\$ 6,185,414	\$1,424,502
Expenses	10,524,146	10,575,523	1,123,347
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	301,155
Loss for the year	<u>\$ 489,643</u>	<u>\$ 4,390,109</u>	<u>\$ —</u>

The bridge user charge is an amount transferred annually to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North

Channel Bridge. At March 31, 1984, \$12,213,160 (1983 — \$12,514,315) in construction and interest costs remained unamortized.

During the year, the Authority provided J.C.C.B. with administration services for which it charged \$528,700 (1983 — \$500,000). As at March 31, 1984, \$44,058 (1983 — \$41,667) remained outstanding in the Authority's accounts.

6. LAND, LOCKS, CANALS AND OTHER DEEP WATERWAY FACILITIES

	Depreciation Rate	1984		1983
		Cost	Accumulated depreciation	Net
Seaway:				
Land	—	\$ 31,072,929	\$ —	\$ 31,072,929
Channels and canals	1%	249,092,865	58,710,225	190,382,640
Locks	1%	235,831,007	75,722,978	160,108,029
Bridges and tunnels	2%	86,390,787	31,303,455	55,087,332
Buildings	2%	12,078,275	5,886,941	6,191,334
Equipment	2-20%	15,446,420	6,683,399	8,763,021
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	21,299,002	112,719,968
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016
Works under construction	—	3,546,244	—	3,546,244
		800,299,513	199,606,000	600,693,513
Thousand Islands Bridge:				
Improvements	2%	1,551,873	150,101	1,401,772
		<u>\$801,851,386</u>	<u>\$199,756,101</u>	<u>\$602,095,285</u>
				<u>\$606,505,802</u>

No depreciation has been provided on interest of \$32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project. It is anticipated that the interest will be cancelled and reversed as part of the second phase of the refinancing of the Authority. This matter has been under study by the Office of the Comptroller General.

7. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$625 million were converted to equity by parliamentary appropriation. The unpaid interest of \$210 million on these loans is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Authority is currently seeking approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the 1984 and 1983 fiscal years.

8. SPECIAL RECOVERY CAPITAL PROJECTS PROGRAM

During the year, the Authority became entitled to \$3 million under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program of which \$1,143,896 has been received and \$1,856,104 is included in accounts receivable. These grants, which relate entirely to the Welland Canal, have been credited to income through a reduction in maintenance charges.

9. EXTRAORDINARY ITEM

The extraordinary item is a provision for settlements related to the Welland By-Pass.



10. INCOME TAXES

The Authority, as a Schedule D Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets, amounted to approximately \$176 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately \$6 million and has applied, under Section 37 of the Income Tax Act, to have these costs deferred and made available to reduce the taxable income of future periods.

Unused investment tax credits of approximately \$231,000 are available to reduce future taxes payable up to March 31, 1989.

11. COMMITMENTS AND CONTINGENCIES

Contractual obligations for capital and other expenditures, at March 31, 1984 amounted to \$961,826 (1983 — \$1,779,244).

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant in certain pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority.

12. RECLASSIFICATION

Some of the 1983 comparative figures were reclassified to conform to the presentation adopted in 1984.



Offices

Head Office

Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Executive Officers

President
W.A. O'NEIL

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Member
W.F. BLAIR

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Secretary
L.E. BELAND

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIÉ

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Counsel
N.B. WILLANS

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)



Bureaux

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508 avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Siège social
Tour "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Personnel de direction

Président
W.A. O'NEIL

Membre
W.F. BLAIR

Contrôleur et trésorier
R.J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J.M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J.B. McLEOD

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C.G. TRÉPANIER

Avocat-conseil
N.B. WILLANS

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Secrétaire
L.E. BELAND

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société de la Couronne selon l'annexe "D", est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucune loi provinciale de l'impôt sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$176 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ \$6 millions et a fait une demande en vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que ces dépenses soient différées et disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices subséquents.

Des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ \$231,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer sont disponibles jusqu'au 31 mars 1989.

11. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Les engagements contractuels concernant des dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1984 à \$961,826 (\$1,779,244 en 1983).

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse dans certains procès en cours ou dont on la menace. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

12. RECLASSEMENT

Certains chiffres comparatifs de 1983 ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée en 1984.

La redevance versée pour l'utilisation du pont est un montant qui est viré chaque année afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et les frais d'intérêts en ce qui a trait au pont du chenal nord. Au 31 mars 1984, un montant de \$12,213,160 (\$12,514,315 en 1983) n'avait pas été amorti au titre des frais de construction et des frais d'intérêts.

Au cours de l'exercice, l'Administration a fourni à sa filiale en propriété exclusive P.J.C.C. des services d'administration pour lesquels elle a réclamé une somme de \$528,700 (\$500,000 en 1983). De ce montant, une somme de \$44,058 n'avait pas encore été perçue au 31 mars 1984 (\$41,667 en 1983).

6. TERRAIN, ÉCLUSES, CANAUX ET AUTRES INSTALLATIONS EN EAU PROFONDE

	1984		1983	
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette
Voie maritime:	—	\$ 31,072,929	\$ —	\$ 31,072,929
	—	58,710,225	190,382,640	192,873,568
Écluses	1%	225,831,007	75,722,978	160,108,029
Chenaux et canaux	1%	249,092,865	58,710,225	190,382,640
Terrain	—	\$ 31,072,929	\$ —	\$ 31,072,929
Modifications — dépenses pour propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	134,018,970	21,299,002	112,719,968
Intérêt au cours des travaux de construction	—	32,822,016	—	32,822,016
Travaux en cours	—	3,546,244	—	3,546,244
Pont des Mille-Îles:	800,299,513	199,606,000	600,693,513	605,444,285
Améliorations	2%	1,551,873	150,101	1,401,772
		\$801,851,386	\$199,756,101	\$606,505,802
				1,061,517

Aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland. On prévoit que cet intérêt sera annulé et renversé dans le cadre de la seconde partie du refinancement de l'Administration. Ce sujet est à l'étude par le Bureau du Contrôleur général.

7. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'un montant de \$625 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de \$210 millions, sont présentés au bilan au titre d'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus requis de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme puisque l'Administration est présentement à demander l'autorisation au Parlement que soit remis le solde des intérêts non payés.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorisée également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à mêmes ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices financiers de 1984 et 1983.

8. PROGRAMME DES PROJETS SPÉCIAUX DE RELANCE

Au cours de l'exercice, l'Administration est devenue admissible à une subvention de \$3 millions dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement fédéral. De cette somme, l'Administration a reçu \$1,143,896 et un montant de \$1,856,104 a été porté au poste des débiteurs. Ces subventions, qui ont trait entièrement au canal Welland, ont été créditées aux revenus suite à une réduction des frais d'entretien.

9. POSTE EXTRAORDINAIRE

Le poste extraordinaire représente une provision pour des paiements ayant trait à la voie de dérivation du canal Welland.

Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

	1984	1983
Une créance venant à échéance en 1986 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'un montant de \$99,519, capital et intérêts réunis	\$184,394	\$269,751
Une créance venant à échéance en 1986 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'un montant de \$28,000, capital et intérêts réunis	207,384	223,113
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'un montant de \$33,952	203,712	237,664
	<u>\$595,490</u>	<u>\$730,528</u>

4. OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements de l'Administration en obligations du Canada étaient, au 31 mars, les suivants:

	1984	1983
Coût	\$37,519,788	\$40,497,288
Valeur nominale	38,000,000	41,000,000
Valeur marchande	32,083,125	37,442,375

5. FILIALES

Le placement dans les filiales comprend le coût des actions des filiales en propriété exclusive suivantes:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	\$1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée (C.P.I.V.m.)	8	8,000
		<u>\$9,600</u>

Voici un sommaire des données financières se rapportant aux filiales basé sur l'exercice financier récemment terminé:

	A.p.G.L. 31 décembre 1983	P.J.C.C. 31 mars 1984	C.P.I.V.m. 31 décembre 1983
Actif			
À court terme	\$ 3,902,822	\$ 4,631,204	\$ 307,551
Immobilisations	35,094	23,174,828	56,293
	<u>3,937,916</u>	<u>27,806,032</u>	<u>363,844</u>
Passif			
À court terme	2,681,782	1,439,688	140,572
À verser au Canada	—	110,756,052	—
Autres dettes à long terme	3,161,414	663,755	215,272
	<u>5,843,196</u>	<u>112,859,495</u>	<u>355,844</u>
Avoir (déficit)	\$(1,905,280)	\$(85,053,463)	8,000
Revenus	\$10,034,503	\$ 6,185,414	\$1,424,502
Depenses	10,524,146	10,575,523	1,123,347
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	301,155
Perte pour l'exercice	\$ 489,643	\$ 4,390,109	\$ —

Notes afférentes aux états financiers du 31 mars 1984



1. AUTORITÉ ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et apparaît à l'annexe "D" de la Loi sur l'administration financière comme une corporation de propriétaire de la Couronne. L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érie et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(A) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures sont inscrits au prix coûtant.

(B) PLACEMENT DANS LES FILIALES

Le placement dans les trois filiales de l'Administration est comptabilisé au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne revient pas à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le public peut se procurer, de façon distincte, les états financiers des filiales et un sommaire de ces données financières est présenté à la note 5.

(C) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. La politique de l'Administration est de capitaliser toutes les dépenses pour les additions, remplacements ou améliorations importantes qui augmentent la capacité de la voie navigable en eau profonde. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

La provision pour l'amortissement est établie selon la méthode linéaire, d'après les taux calculés en fonction de la durée utile prévue des éléments d'actif.

(D) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif concernant ces prestations est comptabilisé des que celles-ci sont gagnées par les employés.

(E) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et sont comptabilisées de façon courante.

(F) PONT DES MILLE-ÎLES

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles. Les valeurs immobilisées de ce dernier ont été transférées à l'Administration à un coût nominal, soit \$1. Après le mois de septembre 1976, les dépenses en capital engagées par l'Administration afin d'apporter des améliorations au Pont ont été inscrites au poste des immobilisations (voir la note 6). Les bénéfices non répartis du Pont des Mille-Îles représentent les bénéfices cumulés provenant de l'exploitation de ce pont par l'Administration.

Les états financiers présentent de manière distincte les activités et les éléments d'actif ayant trait au Pont des Mille-Îles en se basant sur le fait que la gestion et l'exploitation de ce pont sont distinctes des activités usuelles de la voie maritime.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations.

Etat de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

	1984	1983	Total
PROVENANCES DES FONDS			
Exploitation			
Bénéfice (perte) avant élément			
extraordinaire			
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds			
Amortissement			
Prestations de cessation d'emploi			
Perte à l'aliénation d'immobilisations			
Remboursement des débiteurs à long terme			
Produit de l'aliénation d'immobilisations			
Produit de l'échéance d'obligations du Canada			
UTILISATION DES FONDS			
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé			
Additions aux immobilisations			
Provision pour règlement de réclamations			
Tranche des prestations de cessation			
d'emploi courues transférée au passif			
à court terme			
Augmentation (diminution) du fonds de roulement			
Fonds de roulement au début de l'exercice			
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE			
Voie Maritime	\$ 1,779,888	\$ 1,779,888	
Pont des Mille-iles	\$ 185,723	\$ 185,723	
Total	\$ 1,965,611	\$ 1,965,611	\$ (3,712,860)
			8,730,879
			1,356,535
			17,645
			12,210,964
			135,038
			53,925
			2,977,500
			15,377,427
			5,000,000
			4,532,226
			1,684,789
			1,005,185
			12,222,200
			3,155,227
			8,646,758
			\$11,801,985
			\$8,646,758

Déficit (bénéfices non répartis) au début
 de l'exercice
 Perte (bénéfice net) pour l'exercice
 Déficit (bénéfices non répartis) à la fin
 de l'exercice

Voie Maritime	\$191,589,392	(95,099)	\$191,494,293
Pont des Mille-iles	\$ (955,290)	(185,723)	\$ (1,141,013)
1984	\$190,634,102	(280,822)	\$190,353,280
1983	\$186,921,242	3,712,860	\$190,634,102

Etat du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

	Total	Pont des Mille-Îles	Vote Maritime	Secteur Welland	Secteur — lac Ontario
Revenus					
Répages	\$48,240,675	\$—	\$54,966,846	\$28,147,300	\$26,819,546
Baux et permis	\$4,131,800	86,448	2,207,942	1,796,299	411,643
Autres	2,036,333	424,140	1,377,968	462,546	915,422
	\$52,408,808	510,588	58,552,756	30,406,145	28,146,611
Dépenses					
Exploitation	14,701,046	—	15,363,248	9,158,866	6,204,382
Entretien (note B)	19,988,571	87,268	21,060,839	12,369,612	8,691,227
Administration	8,364,949	169,442	7,959,065	3,974,657	3,984,408
Bureau central	8,878,941	36,000	7,690,944	4,373,325	3,317,619
Recherches et développement	9,187,501	—	1,162	661	501
Amortissement	8,730,879	32,155	8,839,018	4,711,747	4,127,271
Prestations de cessation d'emploi	1,492,678	—	1,356,535	859,907	496,628
Bénéfice (perte) d'exploitation	62,155,981	324,865	62,270,811	35,448,775	26,822,036
Revenus de placements	(9,747,173)	185,723	(3,718,055)	5,497,943	1,324,575
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire	6,034,313	—	5,497,943	3,126,312	2,371,631
Troisième provision pour règlement de réclama-tions (note 9)	(3,712,860)	185,723	1,779,888	(1,916,318)	3,696,206
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	\$ (3,712,860)	\$ 185,723	\$ 95,099	\$ (3,601,107)	\$ 3,696,206

Etat des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1984

1983	\$ 11,514,178	40,497,288	40,506,888	606,505,802	\$ 5,265,470	12,074,078	\$624,950,000
	1,038,917	9,600	434,315,898	222,074,078	7,960,467	210,000,000	(190,634,102)
	2,203,640	16,607,225	434,315,898	222,074,078	7,960,467	210,000,000	434,315,898
	1,850,490	730,528	434,315,898	222,074,078	7,960,467	210,000,000	\$664,350,443
	1,850,490	730,528	434,315,898	222,074,078	7,960,467	210,000,000	\$664,350,443



Rapport du vérificateur



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Lloyd Axworthy, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1984 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 1984 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

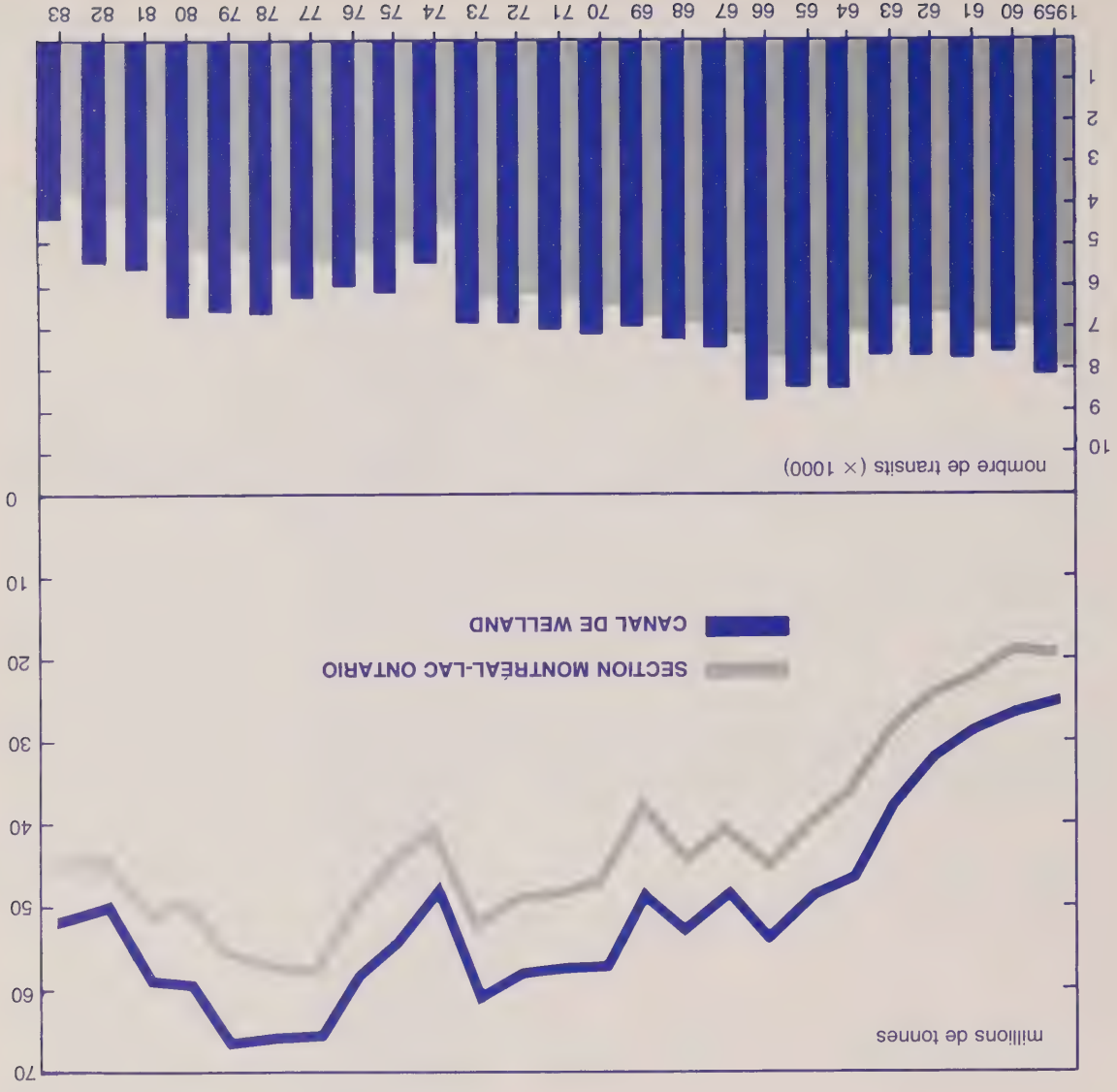
De plus, je déclare que l'Administration, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa (Canada)
le 18 mai 1984

Tonnages et transits 1959-1983





Nous avons poursuivi, de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des E.-U., la U.S. Coast Guard et la Garde côtière canadienne, le programme conjoint de recherche sur un système fiable d'aide à la navigation toutes saisons en vue d'améliorer la circulation sur la Voie maritime. Le programme de contrôle des données Loran-C, commencé en 1982, a été terminé à l'automne de 1983. L'analyse de l'information recueillie est en cours et les résultats devraient être connus en 1984.

Sept projets importants touchant surtout la réfection d'ouvrages de béton ont été entrepris sur le canal de Welland au cours de l'hiver. Deux d'entre eux étaient financés en vertu du Programme de projets spéciaux de relance du gouvernement fédéral.

Sur le canal de Welland, l'enlèvement de la porte de garde, commencé à l'automne de 1982, de même que l'extension du mur d'amarrage en amont de l'écluse 7 ont été complétés. Le Programme d'amélioration du contrôle de la circulation sur le canal de Welland est passé du stade de la conception à celui de la réalisation; le nouveau système devrait être opérationnel au milieu de l'année 1985.

L'Administration tient à remercier les employés de la Voie maritime pour l'appui qu'ils lui ont apporté au cours de cette période de restrictions financières. La société de la Couronne, tout comme la voie navigable qu'elle administre, a évolué sensiblement ces dernières années pour ce qui est de l'efficacité de l'exploitation et de la sensibilité aux besoins des utilisateurs de ses services. Alors que cette année on célèbre le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, tous les membres de notre organisation peuvent être fiers d'œuvrer pour l'un des plus grands réseaux de transport au monde.

Pour résumer l'année 1983, il est juste de dire qu'elle a représenté pour la Voie maritime une amélioration sensible sur les deux années de récession qu'il ont précédée. Elle a aussi été marquée par un fait important; le 2 juin, on enregistrait le passage de la milliardième tonne de marchandises à l'écluse de Saint-Lambert depuis son ouverture en 1959. Malgré les incertitudes qui demeurent, le retour à des conditions économiques plus favorables et une tendance vers la hausse du trafic sur la Voie maritime augurent bien pour l'avenir.

forcé la fermeture trois jours plus tôt que la date prévue du 30 décembre 1983.

Un océanologue descendant à sérieusement endommagé les portes de l'écluse aval de Beauharnois au début de novembre; cependant, le système a généralement fonctionné sans graves difficultés pendant toute la saison de 1983.

À cause des conditions économiques, l'Administration a continué, en 1983, à restreindre ou à retarder en autant que possible les travaux d'entretien réguliers et majeurs de même que les immobilisations, reliées à la capacité ou non.

Sauf pour les travaux d'entretien d'usage, aucun projet important n'a été entrepris sur la section MLO.



Malgré cette amélioration de la situation financière de la Voie maritime par rapport à celle qui a prévalu durant la période de récession, les perspectives pour l'année 1984-1985 et les exercices subséquents, compte tenu des péages en vigueur, sont loin d'être rassurantes. Le maintien d'un niveau satisfaisant de services entraînera inévitablement une hausse des frais d'exploitation et d'entretien. D'autre part, les revenus additionnels produits par l'augmentation escomptée du trafic sur la Voie maritime ne réussiront probablement pas à compenser la hausse des dépenses, surtout à la suite de la décision de ne pas augmenter les péages de 1984 à cause des difficultés financières éprouvées par bon nombre d'utilisateurs de la Voie maritime pendant la récession. Ainsi, à moins que le trafic n'augmente à un rythme beaucoup plus rapide que prévu, l'Administration ne peut s'attendre à réaliser plus qu'un modeste profit cette année, tout en prévoyant une perte pour l'exercice 1985-1986.

Il n'est pas réjouissant de revenir à une situation déficitaire après une si courte période excédentaire; il ne sera certes pas possible de recouvrer les 5,7 millions \$ que l'Administration a perdus depuis 1978. Évidemment, il faut envisager en 1985 d'assortir les péages aux frais de plus en plus élevés qu'exige la fourniture des services aux utilisateurs du système.

Toutefois, pour ce qui est de cette année, l'Administration croit disposer de ressources qui lui permettront de s'autosuffire pour la septième année de suite.

L'exploitation

Grâce à un hiver plutôt doux, la couche de glace a été beaucoup moins épaisse que d'habitude au printemps et les navires ont pu naviguer 24 heures par jour sur la section MLO dès l'ouverture, le 31 mars 1983. Sur le canal de Welland, la pluie ayant retardé certains grands travaux de construction, l'ouverture du canal fut remise au 5 avril.

Une température favorable (sauf durant la semaine du 12 décembre), une circulation modérée et des règlements bien définis ont permis une fermeture ordonnée de la section MLO. Sur le canal de Welland, le froid et la formation rapide des glaces ont

Le trafic

Contrairement à ce qui s'est passé durant la saison de navigation de 1982, le trafic sur la Voie maritime a dépassé nos espérances en 1983. La reprise économique nord-américaine, amorcée au début de l'an dernier, a exercé une influence positive sur le trafic vers la mi-saison; à la fermeture de la navigation, le total des expéditions dépassait de 5,2% celui d'Ontario (MLO) et de 2,3% celui du canal de Welland; le total des cargaisons a atteint 45,1 millions de tonnes et 50,1 millions sur l'une et l'autre section. Au cours de la même période, les transits de navires sur la section MLO sont passés de 4 376 à 3 870 et de 5 184 à 4 707 sur le canal de Welland. Cette augmentation du tonnage en 1983, accompagnée d'une baisse sensible du nombre des transits, indique, bien sûr, que le tonnage par transit s'est considérablement élevé l'an dernier et que le système a donc été utilisé d'une manière plus efficace et plus économique.

Malgré une autre année record pour les expéditions de céréales canadiennes (17,7 millions de tonnes sur le canal de Welland), les exportations combinées Canada/États-Unis ont légèrement diminué par rapport à 1982, soit à 24,8 millions de tonnes sur le canal de Welland, tandis qu'elles restaient à peu près les mêmes sur la section MLO (24,3 millions de tonnes). La baisse continue des expéditions de céréales des É.-U., qui a atteint environ 18% l'an dernier, en passant à 7,1 millions de tonnes, est attribuable à la force du dollar américain qui a affaibli la position concurrentielle des É.-U. sur les marchés mondiaux et à la réduction des importations soviétiques de céréales américaines achetées autrefois sur la Voie maritime.

La reprise du trafic du minerai de fer en 1983 a été particulièrement intéressante. Sur la section MLO, les expéditions de minerai en provenance du Labrador ont grimpé de plus de 38% à 9,2 millions de tonnes. Cette hausse marquée reflète la reprise importante que l'industrie nord-américaine de l'acier a connue et qui est en grande partie attribuable aux ventes florissantes d'automobiles.

Comme on s'y attendait, les expéditions de charbon ont diminué sur les deux sections par rapport à 1982. D'autres denrées en vrac, par exemple le coke,

Les finances

L'amélioration du trafic en 1983 a produit une hausse des recettes de 2 millions \$ de plus que prévu par l'Administration au début de la saison. Une faible majoration des péages, de 10% en moyenne, a aussi contribué à obtenir un bilan mieux équilibré pour l'exercice 1983-1984. Grâce au programme de restriction rigoureuse des coûts, qui incluait des hausses salariales limitées à cinq pour cent, et qui est resté en vigueur au cours de l'année écoulée, les frais d'exploitation et d'entretien ont été de 5 million \$ inférieurs aux prévisions budgétaires. Étant donné ce concours de circonstances, le déficit de 6,9 millions \$ que nous avions prévu pour l'an dernier s'est transformé en un modeste profit de 95 mille \$ au moment de la fermeture des livres, le 31 mars 1984. Ainsi, contrairement à l'année précédente, l'Administration n'a pas subi d'érosion de son capital de roulement et a réussi pour la sixième année consécutive à s'autosuffire sans recourir à des sources extérieures de financement.

Les produits pétroliers, la pierre, le sel, etc., ont augmenté d'environ 13%, passant à quelque 7 millions de tonnes sur la section MLO, tout en restant presque au même niveau de 13 millions de tonnes enregistrés en 1982 sur le canal de Welland.

Les marchandises générales, surtout les produits manufacturés du fer et de l'acier, ont connu une hausse importante de 50% sur la section MLO pour atteindre 3 millions de tonnes et ont augmenté de façon plus modérée à 3,3 millions de tonnes sur le canal de Welland. Une vague d'importations d'acier de qualité inférieure aux États-Unis a été la cause principale de cette croissance.

Grâce au redressement économique engagé en Amérique du Nord, les perspectives du trafic sur la Voie maritime en 1984 sont encourageantes. Nos prévisions actuelles indiquent que les expéditions sur la section MLO devraient s'approcher des 47 millions de tonnes, soit environ 3,5% de plus qu'en 1983, tandis que sur le canal de Welland le tonnage devrait se situer tout juste en bas des 53 millions de tonnes, soit 5% de plus que l'an dernier.

Revue de l'année





Le 31 mars 1984

L'honorable Lloyd Axworthy, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1984.

Je suis heureux de signaler que nos comptes de l'année écoulée font voir une amélioration sensible par rapport à ceux de 1982. La pire récession que nous ayons connue depuis 1930 a produit un effet

adverse très profond sur le trafic et les recettes de la Voie maritime, mais elle s'est enfin ralentie au début de 1983 et, à la mi-saison, le tonnage des marchandise indiquait une tendance définie vers la hausse. Au moment de la fermeture de la navigation, le trafic avait augmenté de 5,2% sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) et de 2,3% sur le canal de Welland par rapport à l'année précédente. Cette hausse, bien que légère, nous laisse espérer qu'un retour à des niveaux de tonnage plus normaux se précise et nous prévoyons une modeste augmentation pour la saison 1984.

La reprise du trafic sur la Voie maritime l'an dernier a permis une hausse des recettes et, pour la première fois depuis 1980, le revenu de l'Administration a suffi à subvenir entièrement aux frais d'exploitation et d'entretien. Au début, nous avions prévu une perte pour l'exercice 1983-1984, mais l'augmentation du tonnage, appuyée par une légère majoration des péages et par l'application continue d'un programme de restriction rigoureux des dépenses, a produit un léger profit de 95 mille \$ à la fermeture des livres. Ce résultat fort bien accueilli représente un profit d'un peu moins de 3,7 millions \$ sur la section MLO moins une perte de 3,6 millions \$ sur le canal de Welland; ces deux chiffres constituent une amélioration sensible de la situation qui a prévalu au cours des deux années financières précédentes. De plus, et pour la sixième année consécutive, l'Administration a réussi à s'autosuffire sans avoir recours à des crédits parlementaires ou à d'autres sources extérieures de financement.

En ce moment, il semble que le bilan de l'Administration pour l'exercice 1984-1985 se rappro-

chera de celui de l'an passé et qu'une augmentation du trafic produira suffisamment de revenus pour compenser la hausse inflationniste des frais d'exploitation et d'entretien. Il est à noter que, malgré la nécessité de recouvrer les déficits subis pendant les années de récession, les autorités de la Voie maritime, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont décidé de ne pas imposer de majoration des péages pour la saison 1984, en raison des difficultés financières que bon nombre des usagers de la voie navigable ont connues durant la dépression économique. Des discussions sont présentement en cours en vue de déterminer un niveau convenable des péages pour la prochaine saison de navigation.

En ce qui a trait aux opérations, 1983 a aussi été une bonne année pour la Voie maritime: aucune interruption importante du trafic attribuable aux accidents, à la température ou à des troubles ouverts. Compte tenu de l'augmentation globale du tonnage, la baisse du nombre des transits de cargos enregistrée sur les deux sections de la Voie maritime indique une utilisation plus efficace du système; en effet, le nombre de tonnes transportées par transit s'est considérablement élevé.

À tout prendre, 1983 a été une année plutôt satisfaisante, marquée le 2 juin par le transit de la milliardième tonne de marchandises passant dans l'écluse de Saint-Lambert depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. Et comme il se devait, il s'agissait d'une tonne de céréales canadiennes à bord d'un cargo canadien, destinée à un éleveur du bas Saint-Laurent, puis éventuellement, à l'exportation vers un port étranger.

Comme vous le savez, 1984 marque le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous envisageons tous avec plaisir les nombreuses manifestations qui souligneront cette étape majeure de son histoire, soit le jubilé d'argent de l'un des plus importants réseaux de transport au monde.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération,

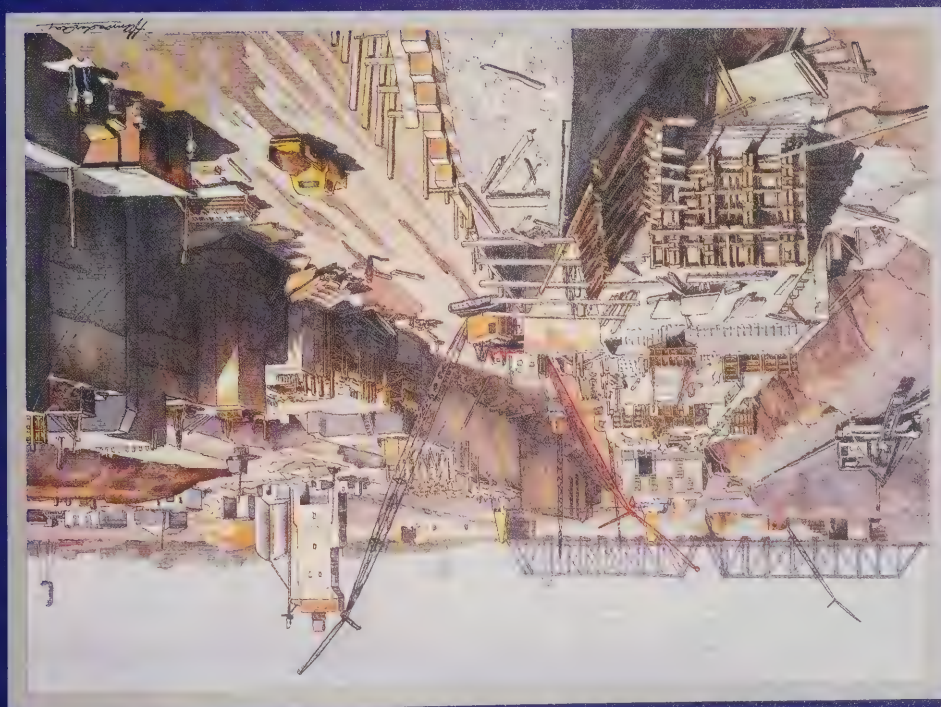
Le président

W.A. O'Neill

L'écluse de Saint-Lambert en service



La construction de l'écluse de Saint-Lambert





Annual Report 1984-1985





Executive Officers

President
W.A. O'NEIL

Vice-President
G. LAMIEL

Member
W.F. BLAIR

Secretary
L.E. BELAND

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIÉ

Counsel
N.B. WILLANS

Offices

Head Office

Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

The cover painting is part of the "25th Anniversary" collection executed by artist Hans Van der Aa for The St. Lawrence Seaway Authority



The President's Message

March 31, 1985

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1985.

The year 1984 was indeed an eventful one for the operators and users of the Seaway. It marked, as you know, the Silver Anniversary of the opening of the waterway and numerous events were held during the navigation season in celebration of this significant milestone in the twenty-five year history of what has become one of the world's most important navigation systems.

On the operational side, the year also proved to be quite remarkable. Although both sections of the system opened on schedule with generally favorable weather and ice conditions, heavy ice jams developed in the St. Clair River which lasted until the end of April and caused numerous delays to commercial shipping. Normal operating conditions prevailed during the rest of the season until November 21 when a shaft in one of the sheave assemblies on the lift bridge at Valleyfield failed — an event that was unique in Seaway history. Repairs to the bridge required that navigation be suspended until December 9 and it was very fortunate that unusually favorable weather conditions and extraordinary efforts by Seaway personnel, pilots and users combined to prevent a major disaster for the shipping industry. As it turned out, it was possible to keep the system open until January 2, 1985, the latest closing date ever, and to allow all ships that wished to leave the waterway before freeze up to do so.

A number of shipping companies have instituted court actions, so far totalling \$5.4 million, against The St. Lawrence Seaway Authority alleging financial losses as a result of the interruption to traffic, and more such actions are anticipated. The Authority believes that it cannot be held liable for

any such losses and is contesting all these claims. In addition, the Corporation has instituted a court action for \$20 million against the designer of the Valleyfield bridge in respect of the cost of repairs to the bridge and other similar bridges.

Despite the traffic delays caused by April ice conditions in the St. Clair River and the late season interruption resulting from the Valleyfield bridge accident, the amount of cargo moved through the Seaway during the 1984 season exceeded our initial forecasts. On the Montreal-Lake Ontario section traffic reached a level of 47.5 million tonnes, more than 5% above 1983. Shipments through the Welland were 53.9 million tonnes, some 7.5% higher than the previous year. This represents a substantial recovery from the low levels of 1982 when, as a result of the economic recession, cargo tonnage



had dropped to less than 43 million and just over 49 million, respectively, on the two sections.

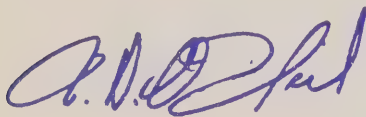
As a result of this improved traffic situation, total revenues, including investment income during 1984/85, amounted to \$70.1 million as compared to \$64.1 million in the previous year. Unfortunately, this increase in revenue was more than offset by the unanticipated expenses of \$8.3 million relating to repairs to approach walls at the Welland and those encountered with bridges in the Montreal-Lake Ontario section. Total expenses for the year amounted to \$72.6 million in contrast to the \$64.0 million incurred during 1983/84.

The net loss for 1984/85 reached \$2.6 million, while the net result for 1983/84 was a profit of \$95 thousand. Despite last year's deficit, however, the Authority has managed to remain on a self-supporting basis for the seventh consecutive year.

Also worthy of note is the fact that during 1984, the Canadian and U.S. Seaway entities agreed that the freeze on tolls put into effect at the beginning of the 1984 navigation season should be extended through 1985. It was agreed, at the same time, that the division of toll revenues during 1985 would be on the basis of 73% to Canada and 27% to the U.S., rather than 71/29 as had been the case since 1978.

In conclusion, I would like to express my thanks for the support and assistance that the Authority received from all quarters during 1984 — a year that will be long remembered in the annals of the St. Lawrence Seaway.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil
President





Traffic

The upward trend in Seaway traffic which started in 1983 continued during the 1984 season. Shipments on the Montreal-Lake Ontario section amounted to 47.5 million tonnes, 5.4% above 1983. On the Welland, they reached the 53.9 million tonne level, some 7.5% higher than the year before. This represents a substantial recovery from the low levels of 1982 when, as a result of the economic recession, cargo tonnage dropped to less than 43 million and just over 49 million respectively on the two sections.

The recovery in the 1984 traffic is mainly attributed to the substantial increase in iron ore and manufactured iron and steel imports to the U.S., a result of higher steel demand reinforced by a strong U.S. dollar.

Iron ore movements through the Seaway in the 1984 season were about 10% higher than the previous year while manufactured iron and steel traffic rose by some 50%. Coal traffic also performed well, up more than 1.2 million tonnes, or 22%, on the Welland. This was the result of higher demand as well as significant stockpiling by coal users in anticipation of a strike by the United Mine Workers of America. This strike did not materialize.

On the other hand, grain, which is the major component of Seaway traffic, declined slightly from the 24.8 million tonne level reached in 1983. This decline reflected a drop of some 1.2 million tonnes in Canadian grain shipments which resulted in large part from the serious drought conditions experienced in Western Canada last summer. Meanwhile, U.S. grain has continued to recover from the low levels of several years ago with shipments of about 8 million tonnes, more than 13% above the previous year, and approximately half the volume of Canadian grain. This is still some distance, however, from the 14 million tonne level achieved in 1978 when U.S. grain shipments exceeded those of Canada.

Other bulk products, coke, petroleum products, stone, salt, etc., reached the seven million tonne level, an increase of about 3% over 1983.

General cargo at close to 5 million tonnes, mainly manufactured iron and steel, showed an impressive gain of almost 50% over the previous year.

Vessel transits on the Montreal-Lake Ontario section last season numbered 3,597, down 114 from 1983. On the Welland, there were 4,555 transits, 10 more than the previous year. It is worth noting, also, that on both sections, loaded transits were up, while

those in ballast declined significantly, indicating a more efficient use of Seaway facilities.

Looking ahead to the 1985 season, we do not anticipate much in the way of an increase in Seaway traffic. At present the consensus is that while the rate of growth in both the Canadian and U.S. economies will slow somewhat compared to 1984, no recession is likely for 1985. This should have a stabilizing effect on such important Seaway traffic as iron ore, coal and other bulk products. The situation with respect to grain is more complex since it involves world market conditions as well as North American. Canadian grain supplies, because of the poor crop last year, are likely to be very tight for the first half of the season while, at the same time, good crops in other major suppliers to the world market will create a highly competitive sales environment. While the Canadian grain export picture is not encouraging, U.S. grain supplies are plentiful and with the expected increase in Soviet imports, the



Seaway should experience a continued upward trend in U.S. shipments — to a degree, however, that will not only partially offset the expected significant decline in Canadian Seaway grain traffic.

On balance, the traffic picture for 1985 looks similar to the one that prevailed last year, with little change anticipated in total tonnage levels.

Finances

Although Seaway tolls remained at the same level in 1984 as the previous season, Authority revenues reflected the improvement in traffic levels on both sections of the waterway. Income for the fiscal year 1984/85, including that from investments, reached a record level of \$70.1 million as compared to \$64.1 million during 1983/84. This also represented a considerable increase over the \$65.1 million that the Authority had budgeted for at the beginning of the fiscal year.

This welcome upsurge on the revenue side was, however, more than offset by unanticipated expenditures relating to repairs to walls on the Welland Canal, and to the Valleyfield and St. Louis bridges in the Montreal-Lake Ontario section. Total expenses for the year rose to \$72.6 million compared to \$64.0 million in 1983/84, and well above the \$67.3 million figure that had been originally budgeted for.

The end result of the unexpected developments on both the revenue and expense side during 1984/85 was a net loss for the Authority of \$2.6 million compared to the profit of \$95 thousand experienced the year before. The 1984/85 budget had anticipated a loss of \$2.2 million. Despite the loss incurred last year, the Corporation has managed to remain on a self-supporting basis for the seventh consecutive year.

The financial outlook, however, for 1985/86 is definitely not an encouraging one. With little or no increase in traffic expected and tolls again remaining at the 1983 level, revenues cannot be expected to increase in this fiscal year. Expenses, on the other hand, if adequate Seaway service is to be maintained, must inevitably rise in line with increasing costs and notwithstanding the continued application by the Authority of a rigorous cost restraint program. In these circumstances, another deficit appears to be unavoidable and the Corporation has had to budget for a loss of \$9.1 million for 1985/86. The continuation of such losses will, of course, make the Authority's mandate to remain on a self-sustaining basis increasingly difficult to maintain without a substantial increase in the present level of Seaway tolls.

Operations

The Montreal-Lake Ontario section opened on April 2, 1984. At that time this section of the Seaway system was generally open water with scattered areas of broken ice. All navigation aids were commissioned on April 10 and full 24-hour navigation commenced as of this date.

The Welland Canal opened to navigation on March 28, 1984. Operating conditions were quite favourable as the usual heavy ice in the Port Colborne-Eastern end of Lake Erie area did not develop. On the other hand, very heavy ice conditions occurred in the St. Clair River which lasted until the end of April and caused numerous delays to commercial shipping. The situation was, however, rendered less serious by the effective escorting service provided by Canadian and U.S. ice breakers.

Unusually favourable weather conditions during December allowed the continuation of navigation on the system until January 2, 1985, the latest closing date ever. This longer season was the key factor in permitting the passage of vessels that had been delayed because of a suspension to navigation in the Beauharnois Canal from November 21 until December 9, 1984.

This situation, unique in the history of the Seaway, was brought about when a shaft in one of the sheave assemblies on Valleyfield Bridge failed. The resulting down time to repair this shaft blocked traffic in that section for some 19 days and when navigation resumed on December 9 there were 165 vessels waiting to transit (upbound 61, downbound 104). Through extraordinary efforts by Seaway personnel, pilots and Seaway users, and the assistance of good weather conditions, the backlog of vessels was dissipated by December 15.

During 1984, a number of major works were undertaken throughout the Seaway system.

In the Montreal-Lake Ontario section, new shafts were installed in all sheave assemblies on both Valleyfield and St. Louis bridges. In the Welland Canal, concrete restoration was undertaken at Lock 1, Lock 5, Lock 6 and Bridge 6. These projects were carried out under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program. In addition, major improvements took place in the Port Colborne area, below Lock 8, to stabilize tie-up walls and remove a section that had collapsed.

The implementation of the Welland Canal Traffic Control Improvement Program continued and the new system is scheduled to come into operation in early 1986.

Other Matters

The year 1984 proved to be a singularly eventful one for both the users and operators of the St. Lawrence Seaway. To begin with, it marked the deep waterway's Silver Anniversary and this occasion provided an ideal opportunity to bring a wider awareness to the Canadian and U.S. public of the vital importance of the Seaway to the North American economy. Numerous functions were held to celebrate the twenty-fifth anniversary, and media coverage was generally widespread and favorable.

Another high profile event for the Seaway during 1984/85 was a joint Canadian-U.S. marketing venture to promote an increased interest in the use of the Seaway on the part of European shippers. This trade promotion group was the first to combine Canadian and U.S. Seaway officials, representatives of two provincial governments and eight U.S. states as well as a number of port and transportation industry executives in a visit to Europe. Audiences in London, Paris/Le Havre, Antwerp, Rotterdam and Hamburg included government, diplomatic and transportation officials. In each city information about the Seaway and its importance to the economies of both Canada and the U.S. was presented and the members of the mission were all highly enthusiastic about their reception by the Europeans.

A less upbeat happening for the Authority in the past year was a product of the aforementioned Valleyfield bridge accident. Ten court actions totalling \$5.4 million have been instituted against the Crown Corporation by shipping companies alleging financial losses suffered as a result of the breakdown of the bridge in November, 1984 and more such actions are anticipated. However, in the Authority's view, it cannot be held liable for any such losses and is contesting all these claims. In addition, the Authority has instituted a court action for \$20 million against the designer of the Valleyfield bridge in respect of the cost of repairs to the bridge and other similar bridges.

Another event worth noting is the agreement reached last year between the Canadian and U.S. Seaway entities to extend through 1985 the freeze on tolls put into effect at the beginning of the 1984 navigation season. This decision was made in order to assist those users, particularly the western grain producers, who were still feeling the effects of the recent severe economic recession. The entities also agreed that the division of toll revenues during 1985 would be on the basis of 73% to Canada and 27% to

the U.S., rather than 71/29 as had been the case since 1978.

One other development during the past year that deserves reference is the increased prominence being given by the Authority to the Corporate Planning process.

Although the SLSA has for many years produced a Corporate Plan, it was decided in early 1983 to form a small Corporate Planning Branch which would be responsible for the management of a more formal corporate planning process as well as for economic studies and forecasts. In addition, the Corporate Plan produced near the end of 1984-85 was forwarded to the Minister of Transport and Treasury Board for approval according to the new crown corporation legislation proclaimed in September 1984.

Finally, to sum up, it can be said with certainty that 1984 turned out to be a year that will long be remembered in the annals of the St. Lawrence Seaway.





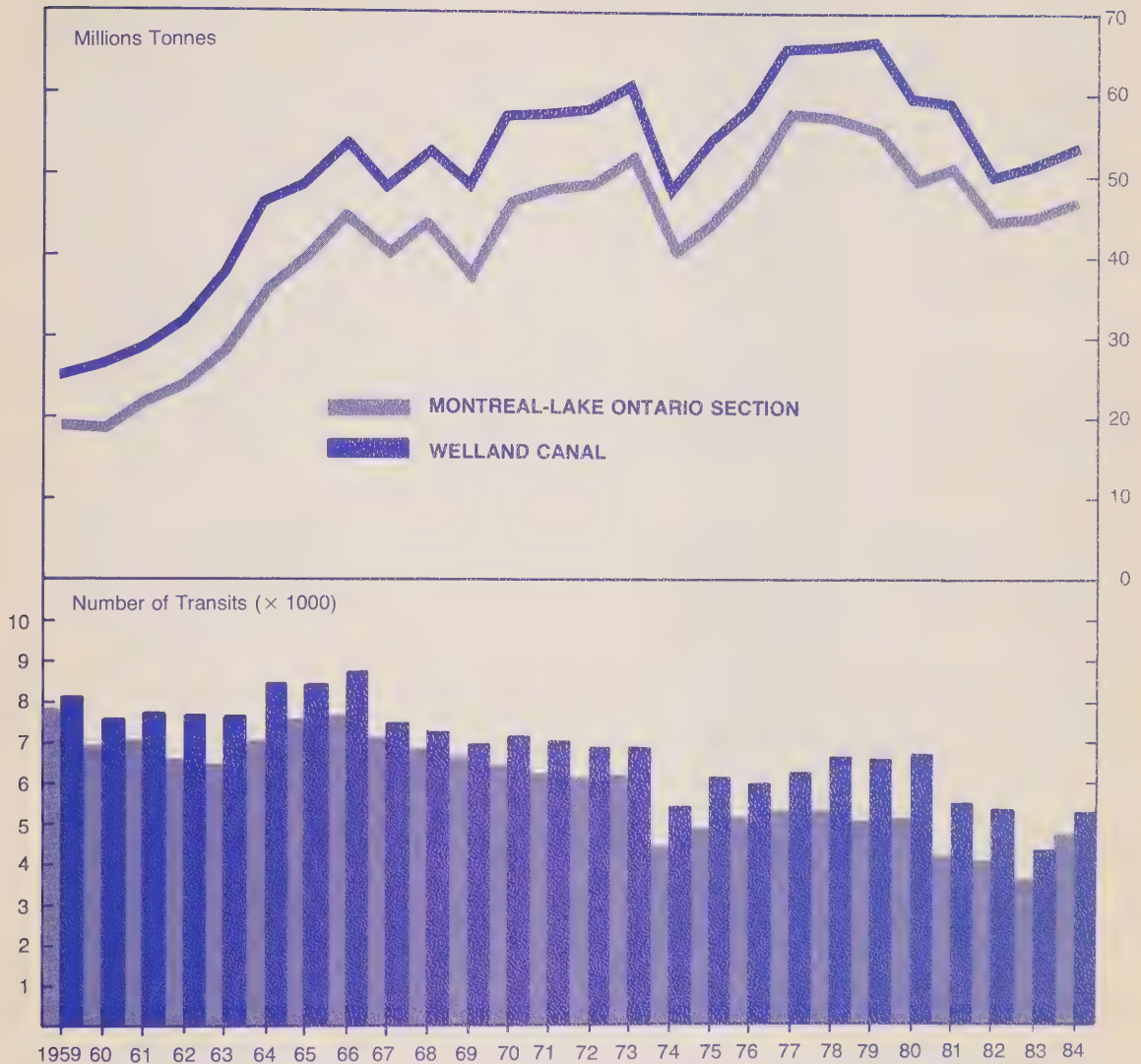
Five Year Financial Summary

(in thousands of dollars)

SEAWAY	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82	1980/81
Montreal-Lake Ontario Section					
Revenue	\$30,560	\$28,147	\$25,305	\$25,980	\$24,012
Expenses	33,554	26,822	27,413	26,458	23,407
Operating Profit (Loss)	(2,994)	1,325	(2,108)	(478)	605
Investment Income	3,433	2,371	2,672	2,873	2,341
Net Profit (Loss)	439	3,696	564	2,395	2,946
Welland Section					
Revenue	32,453	30,406	26,735	25,637	25,860
Expenses	39,064	37,134	34,361	32,728	31,892
Operating Profit (Loss)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)	(6,032)
Investment Income	3,616	3,127	3,362	3,411	2,987
Net Profit (Loss)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)	(3,045)
Total Seaway					
Revenue	63,013	58,553	52,040	51,617	49,872
Expenses	72,618	63,956	61,774	59,186	55,299
Operating Profit (Loss)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)	(5,427)
Investment Income	7,049	5,498	6,034	6,284	5,328
Net Profit (Loss)	\$ (2,556)	\$ 95	\$ (3,700)	\$ (1,285)	\$ (99)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 900	\$ 511	\$ 369	\$ 390	\$ 491
Expenses	446	325	382	274	311
Profit (Loss)	\$ 454	\$ 186	\$ (13)	\$ 116	\$ 180



Cargo Tonnages and Vessels Transits — 1959-1984





AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1985 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Kenneth M. Dye".

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 24, 1985

Balance Sheet

as at March 31, 1985 (in thousands of dollars)

Assets

Current

Cash and term deposits	\$ 13,467	\$ 15,406
Accounts receivable	3,092	3,347
Accrued interest receivable	2,197	2,016
Supplies inventory	2,432	2,171

Long-term receivables (Note 3)

21,188	22,940
455	595

Investments

Canada bonds (Note 4)	36,558	37,520
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 5)	13,000	5,000
Subsidiary companies (Note 6)	10	10

Fixed (Note 7)

49,568	42,530
597,657	602,095
\$668,868	\$668,160

Liabilities

Current

Accounts payable	\$ 3,677	\$ 3,903
Accrued liabilities	9,799	7,235
	13,476	11,138

Long-term

Accrued employee termination benefits	12,897	12,425
Deferred interest (Note 8)	210,000	210,000
	222,897	222,425
	236,373	233,563

Contingencies (Note 12)

Equity of Canada

Contributed capital (Note 8)

Deficit

624,950	624,950
(192,455)	(190,353)
432,495	434,597
\$668,868	\$668,160

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

Statement of Operations

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985					1984
	<u>Montreal — Lake Ontario Section</u>	<u>Welland Section</u>	<u>Total Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>	<u>Total</u>
Revenues						
Tolls	\$ 29,632	\$ 29,830	\$ 59,462	\$ —	\$ 59,462	\$ 54,967
Leases and licenses	420	1,879	2,299	83	2,382	2,294
Other	508	744	1,252	817	2,069	1,802
	<u>30,560</u>	<u>32,453</u>	<u>63,013</u>	<u>900</u>	<u>63,913</u>	<u>59,063</u>
Expenses						
Operating	6,394	9,652	16,046	—	16,046	15,364
Maintenance	14,096	16,687	30,783	93	30,876	21,148
Administration	4,291	4,233	8,524	285	8,809	8,128
Headquarters	4,080	4,297	8,377	36	8,413	7,727
Depreciation	4,111	4,708	8,819	32	8,851	8,871
Employee termination benefits	582	621	1,203	—	1,203	1,357
	<u>33,554</u>	<u>40,198</u>	<u>73,752</u>	<u>446</u>	<u>74,198</u>	<u>62,595</u>
Income (loss) from operations	(2,994)	(7,745)	(10,739)	454	(10,285)	(3,532)
Investment income	3,433	3,616	7,049	—	7,049	5,498
Income (loss) before extraordinary item	439	(4,129)	(3,690)	454	(3,236)	1,966
Final adjustment (provision) for settlement of claim	—	1,134	1,134	—	1,134	(1,685)
Net income (loss) for the year	<u>\$ 439</u>	<u>\$ (2,995)</u>	<u>\$ (2,556)</u>	<u>\$ 454</u>	<u>\$ (2,102)</u>	<u>281</u>

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985			1984
	<u>Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>	<u>Total</u>
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$ 191,494	\$ (1,141)	\$ 190,353	\$ 190,634
Loss (net income) for the year	2,556	(454)	2,102	(281)
Deficit (retaining earnings), end of the year	<u>\$ 194,050</u>	<u>\$ (1,595)</u>	<u>\$ 192,455</u>	<u>\$ 190,353</u>

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985			1984
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) before extraordinary item	\$ (3,690)	\$ 454	\$ (3,236)	\$ 1,966
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	8,819	32	8,851	8,871
Employee termination benefits	1,203	—	1,203	1,356
Loss (gain) on disposal of fixed assets	(68)	—	(68)	18
	6,264	486	6,750	12,211
Final adjustment for settlement of claim	1,134	—	1,134	—
Proceeds from maturity of Canada bonds	962	—	962	2,977
Proceeds on disposal of fixed assets	214	—	214	54
Reduction in long-term receivables	140	—	140	135
	8,714	486	9,200	15,377
APPLICATION OF FUNDS				
Deposit in Consolidated Revenue Fund	8,000	—	8,000	5,000
Fixed asset additions	4,559	—	4,559	4,532
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	731	—	731	1,005
Provision for settlement of claim	—	—	—	1,685
	13,290	—	13,290	12,222
Increase (decrease) in working capital	(4,576)	486	(4,090)	3,155
Working capital (deficiency), beginning of the year	12,063	(261)	11,802	8,647
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u>\$ 7,487</u>	<u>\$ 225</u>	<u>\$ 7,712</u>	<u>\$ 11,802</u>

Notes to Financial Statements

March 31, 1985

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) SUPPLIES INVENTORY

Supplies inventory is recorded at cost.

(b) INVESTMENTS IN SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	<u>1985</u>	<u>1984</u>
	(in thousands of dollars)	
5¼% interest, recoverable in blended annual installments of \$99,519, maturing July 1986	\$ 94	\$ 184
5½% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	191	207
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	170	204
	<u>\$ 455</u>	<u>\$ 595</u>

4. CANADA BONDS

The investment in Canada bonds at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects, is as follows:

	<u>1985</u>	<u>1984</u>
	(in thousands of dollars)	
Cost, maturing on varying dates up to 2003	\$ 36,558	\$ 37,520
Par value	37,000	38,000
Market value	33,467	32,083

5. DEPOSITS IN CONSOLIDATED REVENUE FUND

Consolidated Revenue Fund deposits, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

6. SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in subsidiary companies consist of the following:

	<u>No. of shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1985, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$550,000 (1984 — \$529,000). At March 31, 1985, \$46,000 was outstanding (1984 — \$44,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1984 — \$304,000; 1983 — \$301,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1985, \$11.9 million (1984 — \$12.2 million) in construction and interest costs remained unamortized.

7. FIXED ASSETS

		1985			1984
	Depreciation Rate	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
(in thousands of dollars)					
Seaway:					
Land	—	\$ 30,654	\$ —	\$ 30,654	\$ 31,073
Channels and canals	1%	249,093	61,201	187,892	190,383
Locks	1%	235,969	78,043	157,926	160,108
Bridges and tunnels	2%	86,391	32,938	53,453	55,087
Buildings	2%	12,086	6,071	6,015	6,191
Equipment	2-20%	15,697	7,337	8,360	8,763
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,530	22,654	111,876	112,720
Interest during construction (see below)	—	32,822	—	32,822	32,822
Works under construction	—	7,289	—	7,289	3,546
		804,531	208,244	596,287	600,693
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	182	1,370	1,402
		\$ 806,083	\$ 208,426	\$ 597,657	\$ 602,095

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 8), no depreciation has been provided on interest of \$32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

8. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, \$32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 7) and \$177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1985 and 1984.

The Minister of Finance announced in his budget papers, tabled in the House of Commons on May 23, 1985, that the Authority will be required to contribute \$30 million to the Government of Canada during the year ending March 31, 1987.

9. SPECIAL RECOVERY CAPITAL PROJECTS PROGRAM

During the year ended March 31, 1985, the Authority was entitled to \$3 million under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program (1984 — \$3 million) of which \$1 million has been received (1984 — \$1.1 million) and \$2 million is included in accounts receivable (1984 — \$1.9 million). These grants, which relate entirely to the Welland Canal, have been credited to operations as a reduction of maintenance expenses.

10. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets amounted to approximately \$186 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately \$4 million. Under Section 37 of the Income Tax Act, these costs have been deferred and are available to reduce the taxable income of future years.

11. COMMITMENTS

At March 31, 1985, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$4.3 million (1984 — \$962,000).

12. CONTINGENCIES

Ten court actions totalling \$5.4 million have been instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered as a result of the Valleyfield Bridge breakdown in November 1984. In addition, the Authority has received 284 intentions to claim relating to the same matter. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time. The Authority has advised its insurers of the claims.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

8. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de \$624,95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de \$210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'Etat du ministère des Finances et le Conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation à la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de \$32,8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 7) et la somme de \$177,2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1985 et 1984.

Le ministre des Finances a annoncé dans ses documents budgétaires, déposés à la Chambre des communes le 23 mai 1985, que l'Administration sera sommée de contribuer \$30 millions au gouvernement du Canada au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1987.

9. PROGRAMME DES PROJETS D'INVESTISSEMENT SPÉCIAUX DE RELANCE

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1985, l'Administration a eu droit à une somme de \$3 millions dans le cadre du Programme des projets d'investissement spéciaux de relance du gouvernement fédéral (1984 — \$3 millions) dont \$1 million a été reçu (1984 — \$1,1 million) et \$2 millions font partie des comptes débiteurs (1984 — \$1,9 million). Ces subventions, qui ont trait en entier au Canal Welland, ont été créditées à l'exploitation en tant que réduction des dépenses d'entretien.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$186 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ \$4 millions. En vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu, ces dépenses ont été reportées et sont disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices à venir.

11. ENGAGEMENTS

Les engagements contractuels relatifs aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1985 à \$4,3 millions (1984 — \$962,000).

12. EVENTUALITÉS

Dix poursuites juridiques s'élevant à \$5,4 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui allèguent des pertes économiques subies à la suite du pont de Valleyfield en novembre 1984. De plus, l'Administration a reçu 284 avis d'intention quant à des réclamations relatives à cette même affaire. L'Administration conteste toutes ces réclamations; toutefois, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement. L'Administration a donné avis à ses assureurs quant aux réclamations.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace. La direction est d'avis que ces actions en justice n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

4. OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements en obligations du Canada, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir, se détaillent comme suit au 31 mars :

	1985	1984
Coût, échéance à des dates diverses jusqu'en 2003	\$ 36,558	\$ 37,520
Valeur nominale	37,000	38,000
Valeur au marché	33,467	32,083

5. DÉPÔTS AUPRÈS DU FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

6. FILIALES

Les placements dans les filiales comportent les éléments suivants :

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)	15	\$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)	8	8,000
		\$ 9,600

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1985, l'Administration a fourni la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé \$550,000 (1984 — \$529,000). Au 31 mars 1985, la somme de \$46,000 n'était pas réglée (1984 — \$44,000).
Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1984 — \$304,000; 1983 — \$301,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1985, \$11,9 millions (1984 — \$12,2 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

7. IMMOBILISATIONS

Taux d'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette	Valeur nette
	1985	1984	1985	1984

Voie maritime :	—	\$ 30,654	\$ —	\$ 30,654
Terrain	—	249,093	61,201	187,892
Chenaux et canaux	1%	235,969	78,043	157,926
Ecluses	1%	86,391	32,938	53,453
Ponts et tunnels	2%	12,086	6,071	6,015
Bâtiments	2%	15,697	7,337	8,360
Matériel	2-20%	134,530	22,654	111,876
Travaux de réfection-dépenses pour des propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	32,822	—	32,822
Intérêt au cours des travaux de construction (voir ci-après)	—	804,531	208,244	596,287
Travaux en cours	—	7,289	—	7,289
Pont des Mille-Iles :	2%	1,552	182	1,370
Améliorations	—	\$ 806,083	\$ 208,426	\$ 597,657
				\$ 602,095

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 8), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland.

1. **AUTORITÉ ET OBJECTIFS**

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'Etat mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'Administration financière. L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. **PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES**

- a) **STOCKS DE FOURNITURES**
Les stocks de fournitures sont enregistrés au prix coûtant.
- b) **PLACEMENTS DANS LES FILIALES**
Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne reviennent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.
- c) **IMMOBILISATIONS**
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

- d) **PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI**
L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

- e) **RÉGIME DE RETRAITE**
Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

- f) **PONT DES MILLE-ILES**
Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

- En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-iles tandis que la valeur immobilisée était transférée à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subéquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.
- Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-iles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la voie maritime.

3. **DÉBITEURS À LONG TERME**

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars :

	1985	1984
Une créance venant à échéance en juillet 1986 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$99,519, capital et intérêts réunis	\$ 94	\$ 184
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$28,000, capital et intérêts réunis	191	207
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$33,952	170	204
	\$ 455	\$ 595

Etat de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

	1984	1985	Voie Maritime	Pont des Mille-iles	Total	Total
PROVENANCE DES FONDS						
Exploitation						
Bénéfice (perte) avant l'élément extraordinaire		\$ 454	\$ (3,690)		\$ (3,236)	\$ 1,966
Eléments n'exigeant aucune sortie de fonds		32	8,819		8,651	8,871
Amortissement		—	1,203		1,203	1,356
Prestations de cessation d'emploi		—	(68)		(68)	18
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations		486	6,264		6,750	12,211
Redressement définitif pour le règlement d'une réclamation		—	1,134		1,134	—
Produit de l'échéance d'obligations du Canada		—	962		962	2,977
Produit de l'aliénation d'immobilisations		—	140		140	54
Remboursement des débiteurs à long terme		486	8,714		9,200	15,377
UTILISATION DES FONDS						
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé		—	8,000		8,000	5,000
Additions aux immobilisations		—	4,559		4,559	4,532
Tranche des prestations de cessation d'emploi courues virée au passif à court terme		—	731		731	1,005
Provision pour le règlement d'une réclamation		—	—		—	1,685
Augmentation (diminution) du fonds de roulement l'exercice		13,290	(4,576)		13,290	12,222
Fonds de roulement (insuffisance) au début de l'exercice		12,063	(4,576)		11,802	3,155
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE						
		\$ 225	\$ 7,487		\$ 7,712	\$ 11,802

Etat des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

	1985	1984
Revenus		
Péages	\$ 29,632	\$ 54,967
Baux et permis	420	2,294
Autres revenus	508	1,802
	<u>30,560</u>	<u>59,063</u>
Dépenses		
Exploitation	6,394	15,364
Entretien	14,096	21,148
Administration	4,291	8,128
Bureau central	4,080	7,727
Amortissement	4,111	8,871
Prestations de cessation d'emploi	582	1,357
	<u>33,554</u>	<u>62,595</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2,994)	(3,532)
Revenus de placements	3,433	5,498
Bénéfice (perte) avant l'élément	439	1,966
Redressement définitif (provision) pour le règlement d'une réclamation	—	(1,685)
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	<u>\$ 439</u>	<u>\$ 281</u>
Secteur		
Montréal — lac Ontario		
	\$ 29,830	\$ 54,462
	1,879	2,299
	744	1,252
	<u>32,453</u>	<u>63,013</u>
Secteur		
Welland		
	\$ 59,462	\$ 59,462
	1,252	817
	83	900
	<u>63,013</u>	<u>63,913</u>
Total		
Voie		
Maritime		
	\$ 191,494	\$ 190,353
	2,556	2,102
	<u>194,050</u>	<u>192,455</u>
Pont des		
lles		
	\$ (1,141)	\$ (1,595)
	(454)	454
	<u>(1,595)</u>	<u>(1,134)</u>
Total		
	\$ 190,353	\$ 190,353
	2,102	2,102
	<u>192,455</u>	<u>192,455</u>
Total		
	\$ 190,634	\$ 190,353
	(281)	(281)
	<u>190,353</u>	<u>190,353</u>

Etat du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

Revenus		
Péages	\$ 29,632	\$ 54,967
Baux et permis	420	2,294
Autres revenus	508	1,802
	<u>30,560</u>	<u>59,063</u>
Dépenses		
Exploitation	6,394	15,364
Entretien	14,096	21,148
Administration	4,291	8,128
Bureau central	4,080	7,727
Amortissement	4,111	8,871
Prestations de cessation d'emploi	582	1,357
	<u>33,554</u>	<u>62,595</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2,994)	(3,532)
Revenus de placements	3,433	5,498
Bénéfice (perte) avant l'élément	439	1,966
Redressement définitif (provision) pour le règlement d'une réclamation	—	(1,685)
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	<u>\$ 439</u>	<u>\$ 281</u>
Secteur		
Montréal — lac Ontario		
	\$ 29,830	\$ 54,462
	1,879	2,299
	744	1,252
	<u>32,453</u>	<u>63,013</u>
Secteur		
Welland		
	\$ 59,462	\$ 59,462
	1,252	817
	83	900
	<u>63,013</u>	<u>63,913</u>
Total		
Voie		
Maritime		
	\$ 191,494	\$ 190,353
	2,556	2,102
	<u>194,050</u>	<u>192,455</u>
Pont des		
lles		
	\$ (1,141)	\$ (1,595)
	(454)	454
	<u>(1,595)</u>	<u>(1,134)</u>
Total		
	\$ 190,353	\$ 190,353
	2,102	2,102
	<u>192,455</u>	<u>192,455</u>
Total		
	\$ 190,634	\$ 190,353
	(281)	(281)
	<u>190,353</u>	<u>190,353</u>

Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice
Perte (bénéfice net) pour l'exercice
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice

Bilan au 31 mars 1985

(en milliers de dollars)

Actifs		1985	1984
À court terme			
Encaisse et dépôts à terme			
Débiteurs			
Intérêts courus à recevoir			
Stocks de fournitures			
Débiteurs à long terme (note 3)			
	\$ 13,467	21,188	22,940
	3,092	2,432	2,171
	2,197		2,016
	2,432		2,171
	455		595
			37,520
			5,000
			10
			42,530
			602,095
			\$668,160
Immobilisations (note 7)			
Passif			
À court terme			
Créditeurs			
Frais courus			
À long terme			
Prestations de cessation d'emploi courues			
Intérêts reportés (note 8)			
Eventualités (note 12)			
Avoir du Canada			
Capital d'apport (note 8)			
Déficit			
	\$ 3,677	12,897	12,425
	9,799	210,000	210,000
	13,476	222,897	222,425
		236,373	233,563
			624,950
			(190,353)
			434,597
			\$668,160

le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES

le Président
W.A. O'NEIL

Approuvé :

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



L'honorable Don Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1985 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

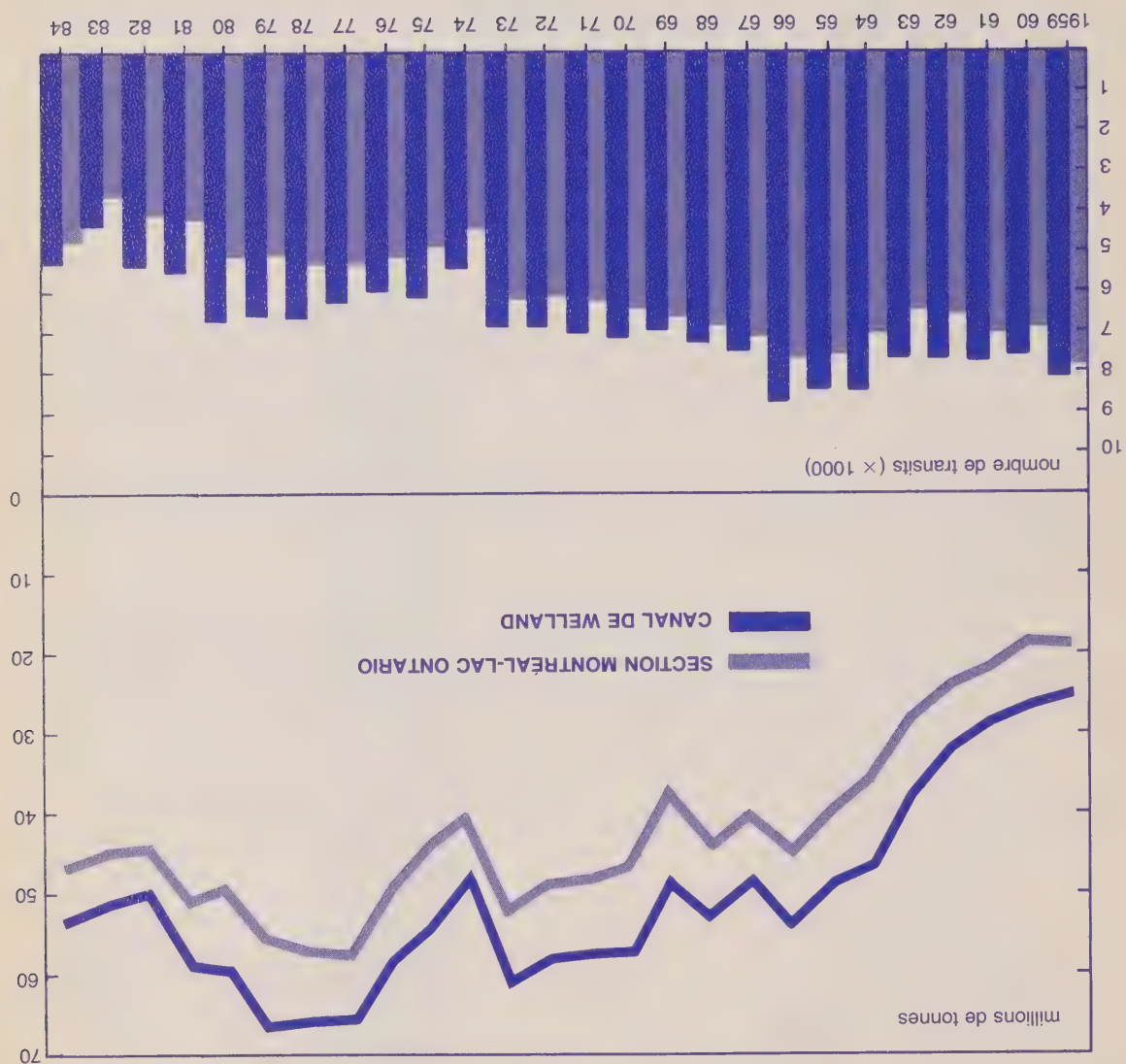
A mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le Vérificateur général du Canada

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa, Canada
le 24 mai 1985





Rétrospective quinquennale

(en milliers de dollars)

VOIE MARITIME									
Secteur Montréal-Iac Ontario									
1984/85	\$30,560	\$28,147	\$25,305	\$25,980	\$24,012	23,407	605	2,341	2,946
	Revenus								
	Dépenses								
	\$3,554	26,822	27,413	26,458	\$24,012	23,407	605	2,341	2,946
	Bénéfice (perte) d'exploitation								
	(2,994)	1,325	(2,108)	(478)	23,407	23,407	605	2,341	2,946
	Revenus de placements								
	3,433	2,371	2,672	2,873	2,341	2,341	605	2,341	2,946
	Bénéfice net (perte)								
	439	3,696	564	2,395	2,946	2,946			
Secteur Welland									
1984/85	32,453	30,406	26,735	25,637	25,860	31,892	(6,032)	2,987	(3,045)
	Revenus								
	Dépenses								
	39,064	37,134	34,361	32,728	31,892	31,892	(6,032)	2,987	(3,045)
	Bénéfice (perte) d'exploitation								
	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)	(6,032)	(6,032)			
	Revenus de placements								
	3,616	3,127	3,362	3,411	2,987	2,987			
	Bénéfice net (perte)								
	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)	(3,045)	(3,045)			
Total — Voie maritime									
1984/85	63,013	58,553	52,040	51,617	49,872	55,299	(5,427)	5,328	(99)
	Revenus								
	Dépenses								
	72,618	63,956	61,774	59,186	55,299	55,299	(5,427)	5,328	(99)
	Bénéfice (perte) d'exploitation								
	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)	(5,427)	(5,427)			
	Revenus de placements								
	7,049	5,498	6,034	6,284	5,328	5,328			
	Bénéfice net (perte)								
	\$ (2,556)	\$ 95	\$ (3,700)	\$ (1,285)	\$ (99)	\$ (99)			
PONT DES MILLES-ILES									
1984/85	\$ 900	\$ 511	\$ 369	\$ 390	\$ 491	\$ 491			
	Revenus								
	Dépenses								
	446	325	382	274	311	311			
	Bénéfice (perte)								
	\$ 454	\$ 186	\$ (13)	\$ 116	\$ 180	\$ 180			



que la répartition des péages en 1985 se ferait selon une proportion de 73% pour le Canada et de 27% pour les E.-U., au lieu du 71/29 en vigueur depuis 1978.

Aussi digne de mention en 1984 a été la promesse que l'Administration a accordé au processus de planification de l'entreprise.

Depuis plusieurs années, l'AVMSL produisait un plan d'entreprise, mais au début de 1983, il a été décidé de mettre sur pied une petite section de planification de l'entreprise à qui incombent la gestion d'un processus plus formel de planification générale, ainsi que la préparation d'études et de prévisions économiques. En outre, le plan préparé vers la fin de 1984-1985 a été soumis à l'approbation du ministre des Transports et du Conseil du Trésor, selon la nouvelle loi sur les sociétés de la Couronne proclamée en septembre 1984.

Enfin, pour résumer, on peut affirmer sans crainte de se tromper que 1984 restera une année mémorable dans les annales de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Autres points

L'année 1984 a été particulièrement riche en événements aussi bien pour les exploitants que pour les usagers de la Voie maritime. En premier lieu, elle a été marquée par le Jubilé d'argent de cette entreprise, lequel a fourni une occasion idéale de mieux faire connaître au public canadien et américain l'importance vitale de la Voie maritime pour l'économie nord-américaine. De nombreuses manifestations ont permis de célébrer ce vingt-cinquième anniversaire et, en général, les médias ont accordé à ces fêtes une publicité étendue et favorable.

Un autre événement qui a mis la Voie maritime en vedette au cours de 1984-1985 a été la co-entreprise de commercialisation Canada-E.-U. visant à encourager l'utilisation de la Voie maritime par les armateurs européens. Ce groupe de promotion commerciale a été le premier à rassembler des délégués de la Voie maritime des E.-U. et de huit États américains ainsi qu'un certain nombre de directeurs de ports et de l'industrie du transport, pour une visite en Europe. Les auditoires réunis à Londres, à Paris/Le Havre, à Anvers, à Rotterdam et à Hambourg comprenaient des fonctionnaires, des diplomates et des représentants de l'industrie du transport. Dans chaque ville, les délégués ont transmis de l'information sur la Voie maritime et son importance pour l'économie du Canada et des E.-U. et ils ont été impressionnés par l'accueil que les Européens leur ont fait.

Une conjoncture moins heureuse découlait de l'accident susmentionné au pont de Valleyfield. Dix poursuites judiciaires se montant à 5,4 millions \$ ont été intentées contre la Société de la Couronne par des sociétés maritimes qui font valoir les pertes qu'elles ont subies à cause de la panne du pont en novembre 1984; on s'attend à d'autres poursuites. Toutefois, l'Administration prétend qu'elle ne peut être tenue responsable de ce genre de pertes et elle conteste toutes ces réclamations. De plus, elle a intenté une action en justice de 20 millions \$ contre l'architecte du pont de Valleyfield pour couvrir le coût des réparations à ce pont et à d'autres semblables.

Un autre fait à souligner est l'accord intervenu l'an dernier entre les autorités de la Voie maritime tant des E.-U. que du Canada, visant à maintenir en 1985 le gel des péages accordé au début de 1984. Cette décision a été prise en vue d'aider les usagers, en particulier les producteurs de céréales de l'Ouest, qui se ressentent encore des effets de la récession économique. Les autorités ont également convenu

à l'Administration de respecter son mandat d'autosuffisance, à moins d'une hausse considérable des péages sur la Voie maritime.

L'exploitation

La section MLO a ouvert le 2 avril 1984. À ce moment-là, elle était généralement libre de glaces, navigation était partout en place le 10 avril et la circulation 24 heures par jour commençait ce jour-là.

Le canal de Welland a ouvert le 28 mars 1984. Les conditions d'exploitation étaient très favorables, car les glaces épaisses qui s'accumulent généralement à Port Colborne à l'extrémité est du lac Érié ne s'étaient pas formées. Par contre, la rivière Sainte-Claire, couverte d'une épaisse couche de glaces jusqu'à la fin d'avril, a causé de nombreux retards à la navigation. Cependant, l'excellent service d'escortes assuré par les brise-glaces canadiens et américains a réduit les effets de ce contretemps.

Des températures très douces en décembre ont permis à la navigation de poursuivre jusqu'au 2 janvier 1985, date de fermeture la plus tardive jamais atteinte. C'est surtout ce prolongement de la saison qui a permis le passage des navires qui avaient été retardés par la suspension de la navigation dans le canal de Beauharnois entre le 21 novembre et le 9 décembre 1984.

Cette situation, unique dans les annales de la Voie maritime, a été causée par la panne d'un arbre de couchage du pont de Valleyfield. La réparation de ce mécanisme a exigé l'interruption de la navigation sur cette section pendant quelque 19 jours, lorsque la circulation a repris, le 9 décembre, 165 navires étaient en attente (61 remontants, 104 descendants). Grâce aux efforts extraordinaires du personnel de la Voie maritime, des pilotes et des usagers, ainsi qu'à la clemence du temps, tous les navires s'étaient remis en marche avant le 15 décembre.

En 1984, plusieurs travaux majeurs ont été entrepris tout au long de la Voie maritime. Sur la section MLO, de nouveaux arbres de couchage ont été installés dans chacune des poulies des ponts de Valleyfield et de Saint-Louis. Sur le canal de Welland, on a effectué la refonte du béton aux écluses 1, 5, 6 et au pont 6, grâce au Programme des projets d'investissements spéciaux de relance du gouvernement fédéral. En outre, d'importantes améliorations ont été apportées à Port Colborne, en aval de l'écluse 8, en vue de solidifier les murs d'ap-proche et d'en retirer une section qui s'était effondrée.

Le Programme d'amélioration du contrôle de la cir-

d'abondantes récoltes chez les autres grands pays fort concurrentiels. La position des exportations canadiennes n'est guère encourageante, mais les approvisionnements américains sont abondants et, si l'augmentation escomptée des importations soviétiques se réalise, la hausse des expéditions américaines sur la Voie maritime devrait se continuer — dans la mesure où elles ne feront que compenser en partie la baisse sérieuse des exportations canadiennes.

Dans l'ensemble, le trafic de 1985 ne devrait pas différer sensiblement de celui de l'an dernier, le tonnage total restant à peu près le même.

Les finances

Bien que les péages de 1984 soient restés au niveau de ceux de 1983, les recettes de l'Administration retiennent l'augmentation des cargaisons sur les deux sections de la Voie maritime. Les recettes de l'exercice 1984-1985, y compris les revenus de placement, ont atteint un niveau record de 70,1 millions \$, en regard de 64,1 millions \$ en 1983-1984. Cela aussi représente une augmentation notable par rapport aux 65,1 millions \$ que l'Administration avait prévus au début de l'année financière. Toutefois, cet accroissement bienvenu des recettes a été plus qu'annulé par des dépenses inattendues pour les réparations aux murs du canal de Welland, ainsi qu'aux ponts de Valleyfield et de Saint-Louis sur la section MLO. Le total des dépenses pour l'année s'élève à 72,6 millions \$ contre 64,0 millions \$ en 1983-1984 et bien au-delà du montant de 67,3 millions \$ projeté.

Ces imprévus ont produit une perte nette de 2,6 millions \$ sur notre bilan de 1984-1985, comparativement à un bénéfice de 95 millions \$ l'année précédente. Dans son budget de 1984-1985, l'Administration avait prévu une perte de 2,2 millions \$. Malgré la perte subie l'an dernier, l'Administration a réussi à s'autosuffire pour la septième année consécutive.

Cependant, les perspectives financières pour 1985-1986 ne sont pas vraiment encourageantes. Le trafic ne connaissant que peu ou pas d'augmentation et les péages restant au niveau de 1983, on ne peut s'attendre à une hausse des recettes au cours de cet exercice. D'un autre côté, si nous voulons maintenir bien sûr le programme rigoureux de restrictions des dépenses maintenu par l'Administration. Dans ces circonstances, un autre déficit semble inévitable et la Société doit prévoir une perte de 9,1 millions \$ à son budget de 1985-1986. Évidemment, la répétition de ces pertes ne permettra pas facilement



Le trafic

La hausse du trafic qui s'est manifestée en 1983 sur la Voie maritime, s'est poursuivie durant 1984. Sur la section Montréal-lac Ontario (MLO), les expéditions ont atteint 47,5 millions de tonnes soit 5,4% de plus qu'en 1983. Sur le canal de Welland, elles se sont élevées à 53,9 millions de tonnes, soit une augmentation sensible par rapport aux faibles niveaux de 1982, année où la récession avait réduit les cargaisons à moins de 43 millions de tonnes et à un peu plus de 49 millions sur les deux sections respectivement.

La reprise du trafic en 1984 est surtout attribuable à l'accroissement des importations américaines de minéral de fer et de fer et acier manufacturés, à la suite d'une demande plus haute et aidée par un dollar américain fort.

Au cours de la saison de 1984, les expéditions de minéral de fer sur la Voie maritime ont augmenté de quelque 10% en regard de l'année précédente, tandis que celles du fer et de l'acier manufacturés ont grimpé d'environ 50%. Le trafic du charbon a également été favorable; il a connu une hausse de 1,2 million de tonnes, soit 22%, sur le canal de Welland. Cela s'explique par une demande accrue ainsi que par l'accumulation de réserves en prévision d'une grève des Mineurs unis d'Amérique, laquelle n'a pas eu lieu.

D'autre part, les céréales, élément principal du trafic sur la Voie maritime, ont subi une légère baisse comparative aux 24,8 millions de tonnes transportées en 1983. Cette réduction reflète une baisse d'environ 1,2 million de tonnes de céréales canadiennes causée, en grande partie, par la sécheresse qui a sévi dans l'Ouest l'été dernier. Par contre, les céréales des E.-U. ont continué de surpasser les faibles niveaux de ces dernières années, les expéditions totalisant quelque 8 millions de tonnes, soit 13% au-dessus du niveau de 1983, environ la moitié des exportations canadiennes. Toutefois, ce n'est pas encore le sommet des 14 millions de tonnes atteint en 1978, année où les expéditions des E.-U. dépassèrent celles du Canada.

D'autres denrées en vrac, le coke, les produits pétroliers, la pierre, le sel, etc. comptent pour sept millions de tonnes, soit 3% de plus qu'en 1983.

Les marchandises générales, surtout le fer et l'acier manufacturés, se situent à près de 5 millions de tonnes, un gain impressionnant de près de 50%. Les transits de navires sur la section MLO se sont chiffrés à 3 597 en 1984, soit une baisse de 114. Sur le canal de Welland, on a compté 4 555 transits, 10 de plus qu'en 1983. On souligne aussi que le nombre

de cargos chargés a augmenté, tandis que celui des navires sur lest a sensiblement diminué, ce qui indique une utilisation plus efficace de la Voie maritime.

Nous n'entrevoions pas d'augmentation majeure du trafic sur la Voie maritime en 1985. En ce moment, on prévoit généralement que la croissance de l'économie tant américaine que canadienne va ralentir quelque peu par rapport à 1984, mais qu'il n'y aura pas de récession en 1985. Ceci devrait stabiliser le mouvement des marchandises importées pour la Voie maritime, telles que le minéral de fer, le charbon et d'autres produits en vrac. Quant aux céréales, la situation est plus complexe puisqu'elle est fonction des conditions du marché mondial aussi bien que nord-américain. À cause de la piètre récolte de l'an dernier, les provisions de céréales canadiennes seront probablement minces durant la première partie de la saison alors que



tonnes, soit une augmentation d'environ 7,5% par rapport à l'année précédente. Il s'agit d'une hausse importante en regard des faibles niveaux de 1982, alors que la récession faisait tomber les cargaisons à moins de 43 millions de tonnes et juste au-dessus de 49 millions sur les deux sections respectivement.

Cette amélioration du trafic aidant, les recettes globales, y compris le revenu des placements au cours de l'année 1984-1985, se sont élevées à 70,1 millions \$, comparativement à 64,1 millions \$ l'année précédente. Malheureusement, cette hausse des revenus a été plus qu'annulée par les dépenses non prévues de 8,3 millions \$ pour des réparations aux murs d'approche du canal de Welland et aux ponts de la section Montréal-lac Ontario. Les dépenses globales de l'exercice ont atteint 72,6 millions \$ contre 64,0 millions \$ en 1983-1984.

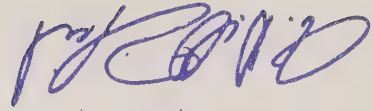
En 1984-1985, la perte nette totalise 2,6 millions \$, tandis qu'en 1983-1984, le bénéfice net s'élevait à 95 mille \$. Cependant, en dépit du déficit du dernier exercice, l'Administration a réussi à couvrir ses frais pour la septième année consécutive.

Il faut aussi souligner qu'en 1984 les autorités de la Voie maritime, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont convenu que le gel des péages établi au début de la période de navigation de 1984 s'entendrait à l'année 1985. Elles décidaient en même temps qu'en 1985 les revenus des péages seraient répartis à raison de 73% pour le Canada et de 27% pour les E.-U., plutôt que selon la proportion de 71/29 comme c'était le cas depuis 1978.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements à tous ceux qui ont fourni leur appui et leur aide à l'Administration en 1984 — une année mémorable dans les annales de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

Le président,



W.A. O'Neill





Le message du Président

Le 31 mars 1985

L'honorable Don Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1985.

1984 a été une année vraiment mémorable pour les exploitants et les usagers de la Voie maritime. Elle a marqué le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de cette voie d'eau et de nombreuses manifestations ont eu lieu au cours de la saison de navigation afin de célébrer cette étape importante des vingt-cinq ans d'existence de ce qui est devenu l'un des plus grands réseaux de navigation au monde.

Du côté exploitation, ce fut aussi une année fort remarquable. Alors que les deux sections ont ouvert à temps et dans des conditions climatiques généralement favorables, de lourds embâcles de glaces ont cependant obstrué la rivière Sainte-Claire jusqu'à la fin d'avril, causant ainsi de nombreux retards à la navigation. Durant le reste de la saison, la circulation est redevenue normale jusqu'au 21 novembre, date à laquelle l'un des arbres de couche du pont levant de Valleyfield s'est brisé, il a fallu suspendre la navigation jusqu'au 9 décembre pour réparer ce pont; fort heureusement, une température exceptionnellement douce, conjuguée aux efforts extraordinaires des employés de la Voie maritime, des pilotes et des usagers ont permis d'éviter à l'industrie maritime une grave catastrophe. On a donc pu garder la voie ouverte jusqu'au 2 janvier 1985, date la plus tardive jamais atteinte, et laisser sortir tous les navires qui le désiraient avant la formation des glaces.

Un certain nombre de sociétés maritimes ont intenté contre l'Administration des poursuites judiciaires s'élevant jusqu'à présent à 5,4 millions \$, lesquelles allègent des pertes financières causées

par l'interruption de la circulation; on s'attend à d'autres poursuites. De son côté, l'Administration prétend qu'elle ne peut être tenue responsable de ces pertes et elle conteste toutes ces réclamations. En outre, elle a intenté une action de 20 millions \$ contre l'architecte du pont de Valleyfield en remboursement des frais de réparation de ce pont et d'autres ponts semblables.

Malgré les retards que les glaces ont causés en avril sur la rivière Sainte-Claire et l'interruption de la navigation en fin de saison suite à la panne du pont de Valleyfield, le total des marchandises transportées sur la Voie maritime au cours de la saison de 1984 a dépassé nos prévisions. Sur la section Montréal-lac Ontario, le trafic a atteint 47,5 millions de tonnes, soit 5,4% de plus qu'en 1983. Sur le canal de Welland, le total s'est élevé à 53,9 millions de





Personnel de direction

Controleur et trésorier
R. J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J. M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J. B. McLEOD

Vice-président, Région est
E. J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G. V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C. G. TREPANIER

Avocat-conseil
N. B. WILLIAMS

Président
W. A. O'NEIL

Vice-président
G. LAMIEL

Membre
W. F. BLAIR

Secrétaire
L. E. BELAND

Vice-président, Région ouest
M. S. CAMPBELL

Gérant en chef
H. L. FERGUSON

Région est

École de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest

508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2H 6V8

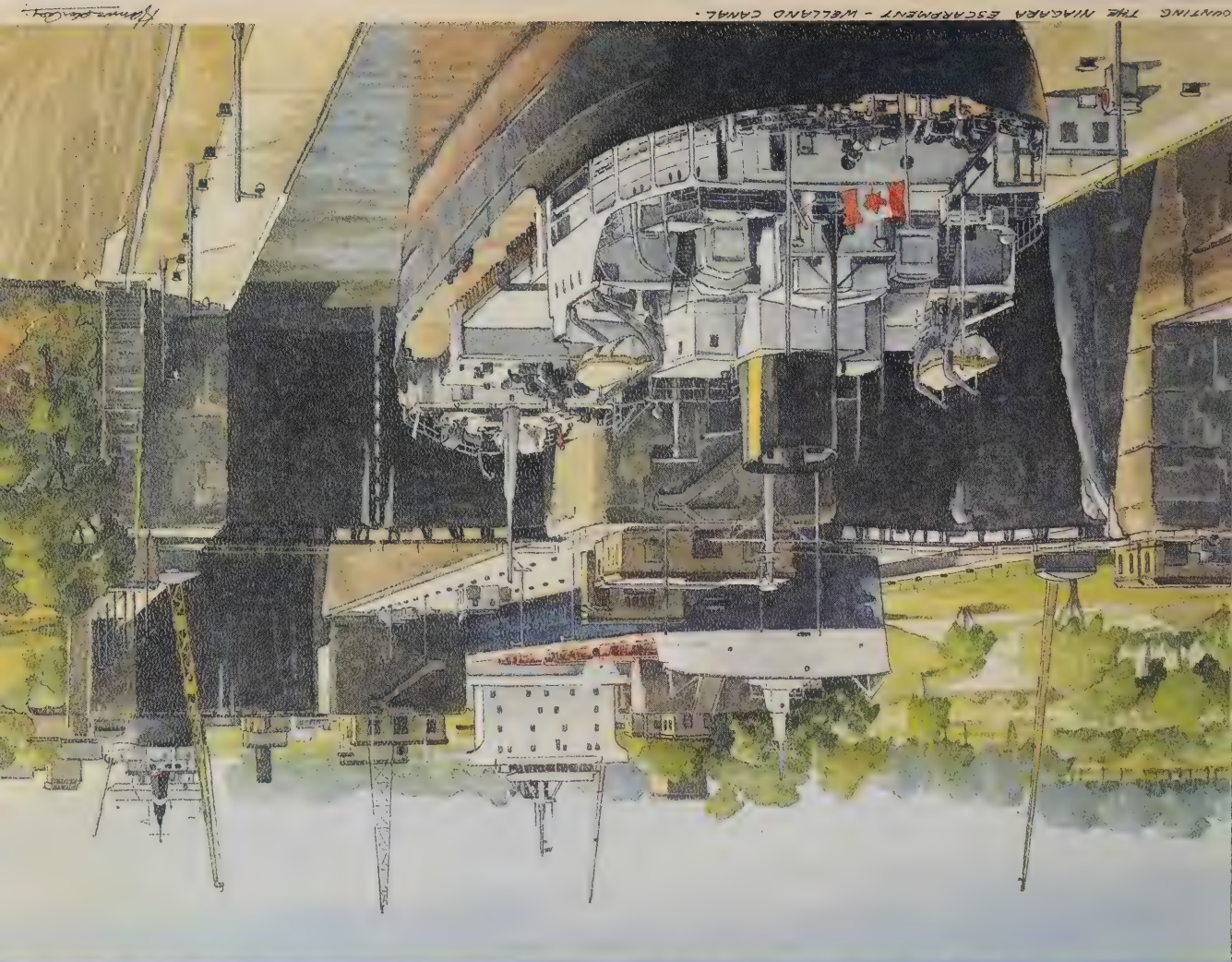
Siege social

Tour A, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Bureau principal

202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Couverture d'après une aquarelle faisant partie de la collection "25^e Anniversaire" exécutée par l'artiste Hans Van der Ma pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent



CAI
TA 56
-A55

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

ANNUAL REPORT 1985-1986



July 2, 1986

The Honourable John C. Crosbie, Q.C., P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1986.

In my message last year, I expressed the view that 1984 had indeed been an eventful one for the operators and users of the Seaway. Little did we know then what events 1985 had in store for us. Without a doubt, it proved to be the most unusual year in the history of the waterway.

For one thing, traffic dropped by more than 20% over the previous season — a very unwelcome and unexpected development, particularly since 1983 and 1984 had showed encouraging signs of recovery from the 1981 recession. Sharp declines in grain and iron ore, the two commodities which account for over 60% of our total shipments, were the prime cause of last year's poor traffic performance. The 37.3 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario section and 41.8 million on the Welland represent the lowest cargo levels recorded in more than 15 years.

The drop in cargo tonnage was, of course, reflected in the Authority's financial accounts. Total income for 1985/86, including investment income, fell to \$57.0 million which was \$12.4 million down from budget and \$13 million below the \$70.1 figure reached in 1984/85. Total expenses, on the other hand, were higher than anticipated and the resultant loss for the year of \$25.2 million was the largest incurred since the Authority was refinanced in 1977. Despite this, however, the Corporation because of its financial reserves, was able to remain on a self-supporting basis for the eight consecutive year — a situation which is clearly in jeopardy if Seaway traffic does not soon return to more normal levels.

Operationally, the 1985 season also proved to be an unusual year for the Seaway. Since it opened, the system has had an enviable record as a safe and reliable transportation mode but last season two serious interruptions to navigation occurred, one

caused by a blowout of a section of wall at Lock 7 on the Welland, and the other resulting from the collision of a ship with the St. Louis bridge on the Beauharnois Canal. These events, coupled with the accident at the Valleyfield bridge late in the 1984 season, have done nothing to enhance the system's reputation for dependability.

It is obvious that we have a real challenge before us in helping to refurbish the Seaway's image and I would like to assure you that the Authority will be doing everything possible in 1986, and beyond, to achieve this objective. I might add also that notwithstanding the difficulties and hardships they caused, the unfortunate interruptions which marred the latter part of the 1984 and 1985 seasons did demonstrate very clearly how important a role the waterway plays in the total North American transportation network.

I am confident that the current problems facing us will be dealt with successfully and that the Seaway will continue to provide a safe, reliable and economical transportation system for many years to come.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil

Traffic

During 1983 and 1984 there had been encouraging signs of a revival in Seaway traffic after the sharp declines induced by the worst economic recession since World War II. Unfortunately, however, cargo tonnage on the system during the 1985 season dropped by over 20% compared to the year previous — the most precipitous year-to-year decline the waterway has experienced since it opened in 1959. On the Montreal-Lake Ontario section, tonnage was only 37.3 million, the lowest level since 1969. On the Welland Canal, one would have to go back to 1963 to find a figure below the 41.8 million tonnes recorded last season.

This situation was particularly disturbing because it was so unexpected. Prior to the opening of the season, indications were that traffic for 1985 would be about the same as 1984. As it turned out, however, there was a decrease of over 10 million tonnes on the MLO and more than 12 million on the Welland. Of added concern, moreover, was the fact that this decrease occurred during a year in which the general economic picture was favourable, especially in Canada where growth in the G.N.P. of about 5% was recorded.

A look at the commodity breakdown for traffic last season makes the reason for the decline pretty obvious. A sharp drop in the two major components of Seaway cargo — grain and iron ore — accounts for almost all of the overall loss in tonnage for 1985. With respect to grain, exports from North America fell dramatically in the face of plentiful world supplies and extremely competitive market conditions. Canadian and U.S. grain shipments via the Seaway dropped about 30% compared to the previous year and the total of some 16 million tonnes for 1985 represents a substantial decline from the 25-million-tonne average experienced over the preceding seven years.

Iron ore movements continued to suffer from the recession in the U.S. steel industry, especially in the mid-west area which traditionally draws the major share of its supplies from the Great Lakes/St. Lawrence area. Ore shipments through the MLO section fell to less than 9 million tonnes, while on the Welland they were below 7 million — quite a drop from the 20-million-tonne levels recorded less than ten years ago.

As would be expected in these circumstances, commercial vessel transits last season also declined substantially.

However, in assessing this rather bleak traffic picture for 1985, we should not overlook the fact that other transportation systems that compete with the Seaway — the railways, the Mississippi barge route,

and the east and west coast ports — also recorded some substantial declines, particularly in grain and iron ore movements. Obviously, these two sectors of the North American economy, on which the Seaway has traditionally depended for so much of its total traffic, are experiencing serious problems. Thus, until this situation improves, it would not be realistic to anticipate much of a revival in the steady upward growth trend characteristic of the waterway prior to the onset of the recession in 1981.

In short, the present outlook does not indicate that traffic on the Seaway will improve significantly during 1986. Although overall economic conditions remain generally favorable, with continuing growth being forecast in the G.N.P. for both Canada and the U.S., the prospects for grain and iron ore remain discouraging. World grain markets show no indication of becoming less competitive and the problem for both countries will be to retain existing sales levels rather than anticipate much improvement. To some degree, an easement in Canada's present short supply situation could help our export sales but, at the same time, the decline in the U.S. dollar vis-à-vis other major currencies, together with that government's export enhancement program, could make some inroads into traditional Canadian markets. The way it looks now, any increase in Seaway grain traffic this year will probably be in U.S. exports, rather than Canadian.

With regard to iron ore, there are few signs at present that the U.S. mid-west steel industry is likely to emerge from what appears to be a chronic state of recession and, therefore, it is not expected that Seaway shipments of this commodity will rise much, if at all, from the low levels recorded last year. Similarly, the outlook for coal, with the reactivation of Ontario Hydro's nuclear energy plants, coupled with the declining price of oil, is not encouraging for this other important segment of Seaway traffic.

To sum up the traffic picture, one might conclude, in the light of 1985's experience, that these recent developments reflect structural changes in commodity flows on the system that will be with us on a long-term basis. This is, of course, a possibility, but it should not be forgotten that quite dramatic fluctuations in Seaway tonnages have happened in the past and, moreover, that world market conditions are volatile rather than static. In other words — change is the name of the game. While the users and operators of the Seaway should realize that the record traffic levels enjoyed in the late 1970's may not return for some time to come, there are still tens of millions of tonnes of cargo to be carried by vessels that will continue to use the Seaway as the most economical transportation route available.

Finances

The significant decrease in traffic in both sections of the system during the 1985 navigation season resulted in a shortfall of revenue in the amount of \$12.4 million from what had been budgeted for the year. The total income of the Authority, including that from investments, amounted to \$57.0 million as compared to \$70.1 million for 1984/85.

Total expenses amounted to \$82.2 compared to a budget of \$78.5 million for 1985/86 and included unusual and unbudgeted items in the amount of \$12.8 million. These unforeseen items, in the nature of professional services and extraordinary maintenance, were related to the incidents at Lock 7 and approach walls on the Welland Canal section, and the bridges in the Montreal-Lake Ontario section. In an attempt to maintain a balance in the budget, certain low priority projects were deferred but, unfortunately, the value of the deferrals was not sufficient to offset that of the unusual items.

The end result of the unexpected reduction of revenues and increase in expenses during the year 1985/86 was a loss of \$25.2 million — the largest recorded since the refinancing in 1977. However, despite having incurred this substantial loss, the Authority was able, because of its financial reserve, to remain on a self-supporting basis for the eighth consecutive year.

The financial outlook for 1986/87 is perhaps a little more promising with respect to revenue. A slight traffic increase, combined with a revision to the Tariff of Tolls on the Welland Canal section, should generate some additional income. Nevertheless, the amount of expenses budgeted exceed that of revenues, and a loss \$15.9 million is anticipated. Losses of this magnitude for two consecutive years will cause a serious depletion in the Authority's financial reserve, and will increase the difficulty of maintaining the self-sustaining mandate during subsequent years.

Operations


The Seaway opened to navigation on April 1, 1985 and at that time the system from Montreal to Port Colborne was generally open water. Navigation aids in the Montreal-Lake Ontario section were commissioned on April 5 and full 24-hour navigation commenced as of that date. Fairly heavy ice conditions were experienced in the eastern end of Lake Erie until April 22. While vessel transits were slowed and icebreaker assistance had to be provided, in general the conditions did not impede navigation in this area.

The closing of the 1985 navigation season occurred on December 30. Although weather and ice during the closing phase were not as favourable as those experienced during the last several years, icebreaker assistance and special equipment to combat ice at locks allowed the Authority to continue operations and successfully clear all vessels from the system.

Two serious incidents caused interruptions to navigation during the 1985 season. The first one occurred in the Welland Canal when a blowout of a section of the east wall at Lock 7 halted navigation from October 14 to November 6. This interruption caused a backlog of seventy-seven (77) upbound vessels and fifty-three (53) downbound vessels which was cleared up by November 12. The second delay occurred in the Beauharnois Canal when a downbound vessel struck the St. Louis bridge closing the canal to shipping from November 29 to December 5. Upon resumption of navigation, there were twenty (20) upbound vessels and fifty-four (54) downbound vessels waiting for transit, creating a backlog which was cleared up by December 11.

It should be emphasized that in both these unfortunate accidents, the strenuous and dedicated efforts by Seaway personnel and private contractors hired to assist the Authority, kept traffic delays to the absolute minimum possible.





During 1985/86, a number of major works were undertaken throughout the Seaway system in addition to a large number of normal routine type maintenance activities. In the Montreal-Lake Ontario section, the installation of new shafts in sheave assemblies of bridges at Caughnawaga and St. Lambert Lock continued. In the Welland Canal, work continued on the stabilization of tie-up walls below Lock 8 and the rebuilding of a section of the wall at Ramey's Bend below Lock 8. Major, permanent repairs were carried out to the west lock wall at Lock 7. Repairs have also been made to the east lock wall at Lock 2 and the centre wall of the twinned Lock 5. The implementation of the Welland Canal Traffic Control Improvement Program continued and the new system is scheduled to be operative in the summer of 1986.

Other Matters

It is probably fair to say that 1985 is a year that both the users and operators of the Seaway would prefer to forget. Events worth remembering, however, include the agreement between the Canadian and U.S. Seaway entities to extend through 1986 the freeze on toll increases on the Montreal-Lake Ontario section of the system which has been in effect since 1984. On the all-Canadian Welland section, however, the Authority reluctantly implemented a 15% increase in the 1985 tolls level in an effort to cover at least a part of the substantial deficit incurred on that part of the system. It has been said, of course, that it is not logical to raise rates in the face of a declining demand for Seaway service, but it should be noted that the increase in question (the first since 1983) is quite modest — amounting to about 6% on the average for vessels transiting both sections of the system. This translates, in monetary terms, into about 1/5 of a cent for a bushel of grain, for example, or some 7¢ per tonne. The Authority is confident that increases of this order of magnitude will have no measurable effect on commodity flows through the Seaway in 1986.

It should be emphasized that, because of certain events, our major concern at the present time is in maintaining user confidence in the integrity of the Seaway as a safe and reliable transportation system. Ironically, this is the first time the organization has ever had to seriously address this issue. Since 1959, the waterway has had an enviable record in this regard, particularly as far as interruptions to navigation resulting from structural failure are concerned. In fact, less than 1% in total downtime on the system over the years has arisen from this source. Nevertheless, recently there have been two serious interruptions to navigation on the Seaway caused by structural failures — the first to the Valleyfield

Bridge in November 1984 and the second to Lock 7 on the Welland Canal in October 1985. A further traffic delay resulted from the collision of a ship with the St. Louis Bridge in November 1985. These accidents, although unrelated and unpredictable, have certainly not helped to improve the image of the Seaway — notwithstanding a long history of relatively trouble-free operation.

We have, therefore, a real challenge before us in helping to refurbish this image and the Authority would like to assure all the users and others dependent on the Seaway that it will be doing everything possible in 1986, and beyond, to contribute to this objective.

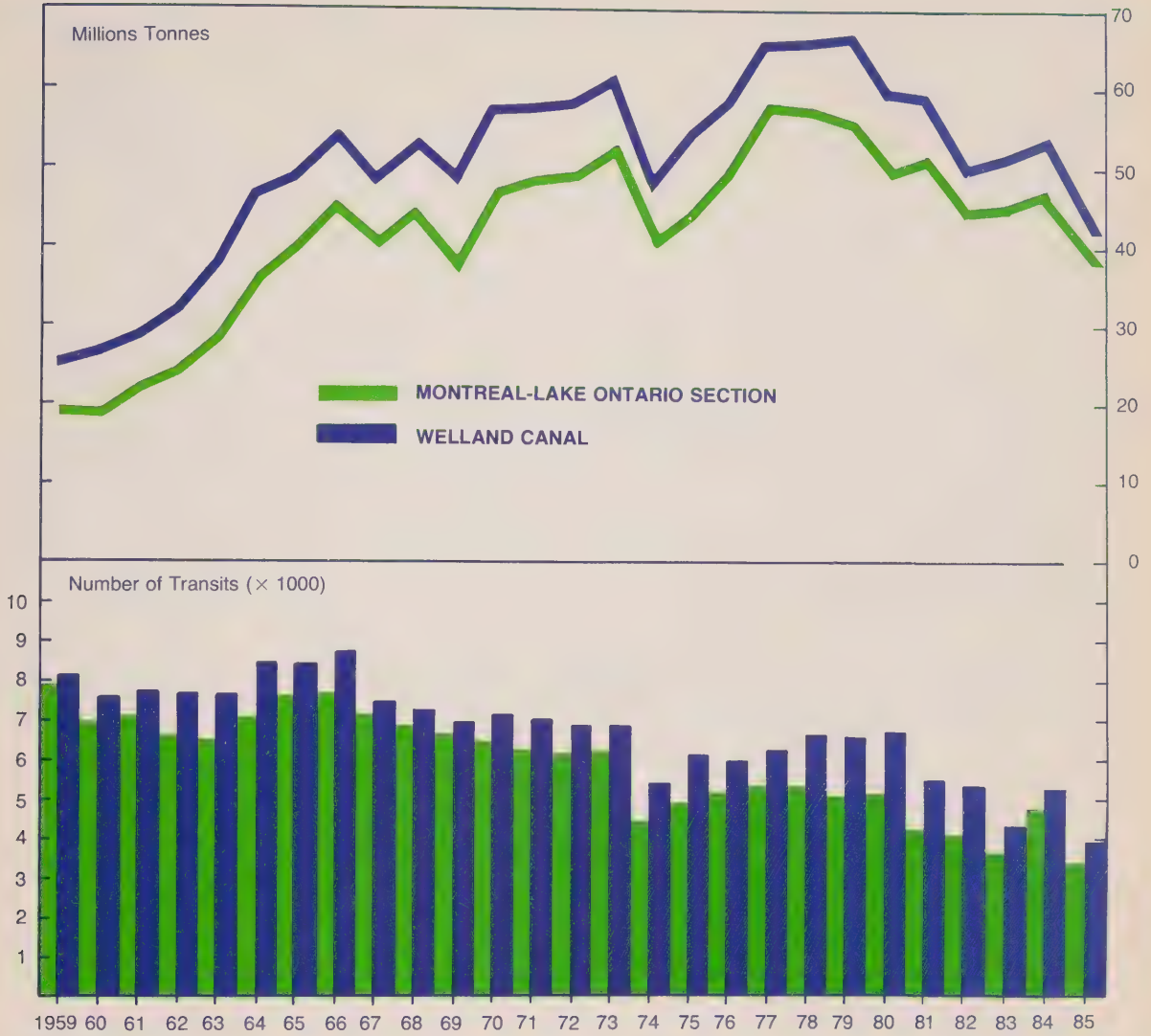
Our organization has already undertaken an extensive re-examination of all critical structures, including bridges and lock walls, throughout the system — with particular attention being directed towards the more than fifty-year-old Welland Canal section. Three firms of consulting engineers have been hired to review our present inspection and maintenance procedures at the Welland to determine if there are potential problem areas that need special attention in future maintenance programs.

As a further means of ensuring the integrity of the Seaway, the Authority is currently reviewing the various options available to improve or replace present facilities and it will be reporting to the Minister of Transport on this matter later in the year.

It is obvious, however, that the challenge is not one that can be met entirely by those who are responsible for the operation of the Seaway. In recent years the Authority has benefited greatly from the advice and experience available from the major users of the waterway and formal meetings are held on a semi-annual basis. What is needed are new ideas on marketing, productivity and adaptation. Things are changing and the users and operators of the waterway will have to respond to these changes if the future of the Seaway is to be assured.

In the view of the Authority, the St. Lawrence Seaway is firmly established as both a major international waterway and a crucial element in Canada's transportation system — one that has carried over one billion tonnes of cargo during its twenty-six seasons — cargo that averages about \$10 billion in value each year. Some of our recent experiences may indeed have been rather traumatic, but there is no reason to assume that they constitute a long-term trend. It is essential, in other words, that we maintain a proper sense of perspective. We sincerely believe that the current issues facing us will be dealt with successfully and that the Seaway will continue to provide a safe, reliable and economical transportation system for many years to come.

CARGO TONNAGES AND VESSEL TRANSITS



FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>	<u>1983/84</u>	<u>1982/83</u>	<u>1981/82</u>
SEAWAY	(in thousands of dollars)				
Montreal-Lake Ontario Section					
Revenue	\$ 25,482	\$30,560	\$28,147	\$25,305	\$25,980
Expenses	<u>30,971</u>	<u>33,554</u>	<u>26,822</u>	<u>27,413</u>	<u>26,458</u>
Operating Profit (Loss)	(5,489)	(2,994)	(1,325)	(2,108)	(478)
Investment Income	<u>2,547</u>	<u>3,433</u>	<u>2,371</u>	<u>2,672</u>	<u>2,873</u>
Net Profit (Loss)	<u>(2,942)</u>	<u>439</u>	<u>3,696</u>	<u>564</u>	<u>2,395</u>
Welland Section					
Revenue	25,653	32,453	30,406	26,735	25,637
Expenses	<u>51,217</u>	<u>39,064</u>	<u>37,134</u>	<u>34,361</u>	<u>32,728</u>
Operating Profit (Loss)	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)
Investment Income	<u>3,305</u>	<u>3,616</u>	<u>3,127</u>	<u>3,362</u>	<u>3,411</u>
Net Profit (Loss)	<u>(22,259)</u>	<u>(2,995)</u>	<u>(3,601)</u>	<u>(4,264)</u>	<u>(3,680)</u>
Total Seaway					
Revenue	51,135	63,013	58,553	52,040	51,617
Expenses	<u>82,188</u>	<u>72,618</u>	<u>63,956</u>	<u>61,774</u>	<u>59,186</u>
Operating Profit (Loss)	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)
Investment Income	<u>5,852</u>	<u>7,049</u>	<u>5,498</u>	<u>6,034</u>	<u>6,284</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$(25,201)</u>	<u>\$(2,556)</u>	<u>\$ 95</u>	<u>\$(3,700)</u>	<u>\$(1,285)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 896	\$ 900	\$ 511	\$ 369	\$ 390
Expenses	<u>450</u>	<u>446</u>	<u>325</u>	<u>382</u>	<u>274</u>
Profit (Loss)	<u>\$ 446</u>	<u>\$ 454</u>	<u>\$ 186</u>	<u>\$ (13)</u>	<u>\$ 116</u>



OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1986 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1986 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. Meyers'.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 30, 1986

as at March 31, 1986 (in thousands of dollars)

Assets

	1986	1985
Current		
Cash and term deposits	\$ 2,248	\$ 13,467
Deposit in Trust (Note 3)	1,863	—
Canada Bonds	13,296	—
Accounts receivable	1,526	3,092
Accrued interest receivable	1,726	2,197
Supplies inventory	2,779	2,432
	<u>23,438</u>	<u>21,188</u>
Long-term receivables (Note 4)	<u>309</u>	<u>455</u>
Investments		
Canada bonds (Note 5)	15,810	36,558
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	13,000	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	10	10
	<u>28,820</u>	<u>49,568</u>
Fixed (Note 8)	<u>592,760</u>	<u>597,657</u>
	<u>\$645,327</u>	<u>\$668,868</u>

Liabilities

Current		
Accounts payable	\$ 4,869	\$ 3,677
Accrued liabilities (Note 3)	10,468	9,799
	<u>15,337</u>	<u>13,476</u>
Long-term		
Accrued employee termination benefits	12,250	12,897
Deferred interest (Note 9)	210,000	210,000
	<u>222,250</u>	<u>222,897</u>
	<u>237,587</u>	<u>236,373</u>

Contingencies (Note 12)

Equity of Canada

Contributed capital (Note 9)	624,950	624,950
Deficit	(217,210)	(192,455)
	<u>407,740</u>	<u>432,495</u>
	<u>\$645,327</u>	<u>\$668,868</u>

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

	1986				1985
	Montreal — Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
Revenues					
Tolls	\$ 24,538	\$ 23,260	\$ 47,798	\$ —	\$ 47,798
Leases and licenses	456	1,835	2,291	85	2,376
Other	488	558	1,046	770	1,816
	<u>25,482</u>	<u>25,653</u>	<u>51,135</u>	<u>855</u>	<u>51,990</u>
Expenses					
Operating	6,867	10,316	17,183	—	17,183
Maintenance	9,695	15,001	24,696	127	24,823
Administration	4,418	4,544	8,962	255	9,217
Headquarters	3,717	4,822	8,539	36	8,575
Depreciation	4,221	4,826	9,047	32	9,079
Employee termination benefits	622	865	1,487	—	1,487
	<u>29,540</u>	<u>40,374</u>	<u>69,914</u>	<u>450</u>	<u>70,364</u>
Income (loss) from operations before unusual expense	(4,058)	(14,721)	(18,779)	405	(18,374)
Unusual expense items (Note 13)	(1,431)	(10,843)	(12,274)	—	(12,274)
Income (loss) from operations	(5,489)	(25,564)	(31,053)	405	(30,648)
Investment income	2,547	3,305	5,852	41	5,893
Income (loss) for the year before extraordinary item	(2,942)	(22,259)	(25,201)	446	(24,755)
Final adjustment for settlement of claim	—	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,134</u>
Net income (loss) for the year	<u>\$ (2,942)</u>	<u>\$ (22,259)</u>	<u>\$ (25,201)</u>	<u>\$ 446</u>	<u>\$ (24,755)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

	1986			1985
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$ 194,050	\$ (1,595)	\$ 192,455	\$ 190,353
Loss (net income) for the year	25,201	(446)	24,755	2,102
Deficit (retained earnings), end of the year	<u>\$ 219,251</u>	<u>\$ (2,041)</u>	<u>\$ 217,210</u>	<u>\$ 192,455</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

	1986			1985
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) for the year before extraordinary item	\$ (25,201)	\$ 446	\$ (24,755)	\$ (3,236)
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	9,047	32	9,079	8,851
Employee termination benefits	1,487	—	1,487	1,203
Loss (gain) on disposal of fixed assets	175	—	175	146
	(14,492)	478	(14,014)	6,964
Final adjustment for settlement of claim	—	—	—	1,134
Reduction in long-term receivables	146	—	146	140
Proceeds from sale of Canada bonds	7,452	—	7,452	962
Transfer of Canada Bonds to current assets	13,296	—	13,296	—
	6,402	478	6,880	9,200
APPLICATION OF FUNDS				
Fixed asset additions	4,357	—	4,357	4,559
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	2,134	—	2,134	731
Deposit in Consolidated Revenue Fund	—	—	—	8,000
	6,491	—	6,491	13,290
Increase (decrease) in working capital	(89)	478	389	(4,090)
Working capital, beginning of the year	7,487	225	7,712	11,802
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u>\$ 7,398</u>	<u>\$ 703</u>	<u>\$ 8,101</u>	<u>\$ 7,712</u>

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) SUPPLIES INVENTORY

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and are recorded at cost.

(b) INVESTMENTS IN SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. DEPOSIT IN TRUST

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority has transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount is included in accrued liabilities.

4. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1986	1985
	(in thousands of dollars)	
5¼% interest, recoverable in blended annual installments of \$99,519, maturing July 1986	\$—	\$ 94
5¼% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	173	191
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	136	170
	<u>\$ 309</u>	<u>\$ 455</u>

5. CANADA BONDS

The long-term investment in Canada bonds at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects, is as follows:

	1986	1985
	(in thousands of dollars)	
Cost, maturing on varying dates up to 2003	\$ 15,810	\$ 36,558
Par value	16,000	37,000
Market value	16,616	33,467

6. DEPOSITS IN CONSOLIDATED REVENUE FUND

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. SUBSIDIARY COMPANIES AND RELATED PARTIES

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1986, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$581,000 (1985 — \$550,000). At March 31, 1986, \$76,000 was outstanding (1985 — \$46,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1985 — \$307,000; 1984 — \$304,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1986, \$11.6 million (1985 — \$11.9 million) in construction and interest costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1985-86 amounted to \$525,000 (\$500,000 in 1984-85).

8. FIXED ASSETS

		1986			1985
	Depreciation rate	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
(in thousands of dollars)					
Seaway:					
Land	—	\$ 30,600	\$ —	\$ 30,600	\$ 30,654
Channels and canals	1%	249,108	63,692	185,416	187,892
Locks	1%	235,988	80,404	155,584	157,926
Bridges and tunnels	2%	86,587	34,482	52,105	53,453
Buildings	2%	12,124	6,256	5,868	6,015
Equipment	2-20%	17,431	8,234	9,197	8,360
Remedial works	1%	134,531	24,009	110,522	111,876
Interest during construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Works under construction	—	9,309	—	9,309	7,289
		808,500	217,077	591,423	596,287
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	215	1,337	1,370
		\$ 810,052	\$ 217,292	\$ 592,760	\$ 597,657

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 9), no depreciation has been provided on interest of \$32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

Following the recent incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority has engaged consultants to examine in detail and report on the structural condition of the system. The report will be received during 1986.

A study on the useful life of fixed assets with emphasis placed on an in-depth review of the present depreciation policy has also been undertaken.

9. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, \$32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 8) and \$177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1986 and 1985.

The Minister of Finance announced in his budget papers, tabled in the House of Commons on May 23, 1985, that the Authority would be required to contribute \$30 million to the Government of Canada during the year ending March 31, 1987. On January 13, 1986 Treasury Board informed the Authority that compliance with this requirement has been deferred for an indefinite period. Consequently, no provision has been recorded in the books of the Authority.

10. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets amounted to approximately \$190 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

To date the Authority has accumulated research and development costs of approximately \$4 million. Under Section 37 of the Income Tax Act, these costs have been deferred and are available to reduce the taxable income of future years.

11. COMMITMENTS

At March 31, 1986, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$2.6 million (1985 — \$4.3 million).

12. CONTINGENCIES

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-two court actions totalling \$24.8 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In addition some 689 intentions to claim have been received. Unless formal court actions are served, these intentions to claim will lapse on June 14, 1986. In the previous year, as a result of the break-down of the Valleyfield Bridge in November 1984, thirty court actions totalling \$16.8 million have been instituted and 285 intentions to claim have been received. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

During 1985, the Authority increased its self insurance raising the amount deductible on property insurance coverage to \$5 million per incident.

Renewal of insurance against economic losses suffered by other parties could not be obtained.

13. UNUSUAL ITEMS

During the course of the year, because of the incidents on the Welland Canal and at the bridges in the Montreal-Lake Ontario Section, the Authority has incurred unusual maintenance expenses, as well as unusual legal expenses. The Authority has also adjusted its accounts to reflect the terms of a settlement with a public utility. The amounts are summarized as follows:

	(\$000)
Unusual maintenance expenses	\$ 11,218
Legal and Engineering Services	1,631
	<hr/> 12,849
Less adjustments to accounts re: settlement with public utility and others	575
	<hr/> \$ 12,274

EXECUTIVE OFFICERS

President
W.A. O'NEIL

Vice-President
G. LANIEL

Member
W.F. BLAIR

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Secretary
V.C. DURANT

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIÉ

Counsel
N.B. WILLANS

OFFICES

Head Office

Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

PERSONNEL DE DIRECTION

Président
W.A. O'NEIL

Vice-président
G. LANIEL

Membre
W.F. BLAIR

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Secrétaire
V.C. DURANT

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Contrôleur et trésorier
R.J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J.M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J.B. McLEOD

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C.G. TRÉPANIÉR

Avocat-conseil
N.B. WILLANS

Siège social

Tour "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Bureau principal

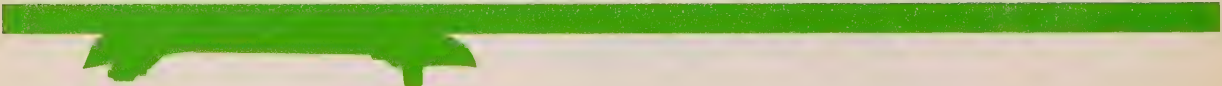
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est

Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest

508, avenue Glendale
St. Cathérines, Ontario
L2R 6V8



9. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de \$624,95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit partiel-mental. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de \$210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'Etat du ministère des Finances et le conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation de la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de \$32,8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 8) et la somme de \$177,2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1986 et 1985.

Le ministre des Finances a annoncé dans ses documents sur le Budget, déposés à la Chambre des communes le 23 mai 1985, que l'Administration sera sommée de contribuer \$30 millions au gouvernement du Canada au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1987. Le 13 janvier 1986, le Conseil du Trésor a avisé l'Administration que la conformité à cette exigence avait été reportée pour une période indéfinie. Par conséquent, aucune provision n'a été établie aux livres de l'Administration.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

La traction non amortie du coût en capital des immobilisations, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$190 millions. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été enregistrée dans les comptes.

À ce jour, l'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ \$4 millions. En vertu de l'Article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu, ces dépenses ont été reportées et sont disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices à venir.

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1986 à \$2,6 millions (1985 — \$4,3 millions).

12. ÉVENTUALITÉS

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-deux poursuites juridiques s'élevant à \$2,4 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui alléguent avoir subi des pertes économiques. De plus, quelque 689 avis d'intention quant à des réclamations ont été reçus. À moins que des poursuites juridiques officielles soient signifiées, ces avis d'intention quant à des réclamations cesseront d'être en vigueur le 14 juin 1986. Lors de l'exercice précédent, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, trente poursuites judiciaires s'élevant à \$16,8 millions ont été intentées et 285 avis d'intention quant à des réclamations ont été reçus. L'Administration conteste toutes ces réclamations, cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace. La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

Au cours de 1985, l'Administration a augmenté son auto-assurance en relevant la somme déductible pour l'assurance sur la propriété à \$5 millions par incident.

Le renouvellement de l'assurance portant sur les pertes économiques subies par des tiers n'a pu être obtenu.

13. ÉLÉMENTS INHABITUELS

Au cours de l'exercice, vu les incidents sur le Canal Welland et aux ponts de la section Montréal-lac Ontario, l'Administration a défrayé des dépenses inhabituelles d'entretien, de même que des dépenses juridiques inhabituelles. L'Administration a également rajusté ses comptes afin de déclarer les modalités d'un règlement avec un service d'utilité publique. Les sommes sont récapitulées de la façon suivante:

	Dépense inhabituelle d'entretien	Services juridiques et de génie	
	\$11,218	1,631	12,849
	575		\$12,274

Déduire les rajustements aux comptes à l'égard du règlement avec le service d'utilité publique et d'autres

5. OBLIGATIONS DU CANADA
Les placements à long terme en obligations du Canada, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir, se détaillent comme il suit au 31 mars:

	1986	1985
(en milliers de dollars)		
Coût, échéance à des dates diverses jusqu'en 2003	\$ 15,810	\$ 36,558
Valeur au pair	16,000	37,000
Valeur au marché	16,616	33,467

6. DÉPÔTS AUPRÈS DU FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. FILIALES ET APPARENTÉS

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

Coût	Nombre d'actions	
\$ 1,500	15	L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)
100	1	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)
8,000	8	La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)
\$ 9,600		

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1986, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé \$581,000 (1985 — \$550,000). Au 31 mars 1986, la somme de \$76,000 n'était pas réglée (1985 — \$46,000).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1985 — \$307,000; 1984 — \$304,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1986, \$11.6 millions (1985 — \$11.9 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1985-1986 s'est élevé à \$525,000 (\$500,000 en 1984-1985).

8. IMMOBILISATIONS

Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette		Valeur nette
		1986	1985		1985
(en milliers de dollars)					
Voie maritime:					
Terrain	\$ 30,600	\$ —	\$ 30,600		\$ 30,654
Chenaux et canaux	249,108	63,692	185,416		187,892
Ecluses	235,988	80,404	155,584		157,926
Ponts et tunnels	86,587	34,482	52,105		53,453
Bâtiments	12,124	6,256	5,868		6,015
Matériel	17,431	8,234	9,197		8,360
Travaux de réfection	134,531	24,009	110,522		111,876
Intérêt lors des travaux de construction	32,822	—	32,822		32,822
Ouvrages en voie de construction	9,309	—	9,309		7,289
Pont des Mille-iles:					
Améliorations	1,552	215	1,337		1,370
	\$ 810,052	\$ 217,292	\$ 592,760		\$ 597,657

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 9), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32.8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland.

À la suite d'incidents récents et vu l'âge du Canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport sera remis au cours de l'année 1986.

Une étude de la durée utile des immobilisations qui met l'accent sur une revue en profondeur de la politique actuelle en matière d'amortissement a également été entreprise.

1. POUVOIR ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'Administration financière. L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouvernement en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

a) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

b) PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérités distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

(d) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(e) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(f) PONT DES MILLE-ÎLES

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subseqeuement par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. DÉPÔT EN FIDÉICOMMIS

En attendant l'achèvement de l'opération visant le réglément avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a viré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommiss, et une somme équivalente fait partie des frais courus.

4. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

1986	1985	(en milliers de dollars)
\$—	\$ 94	
173	191	
136	170	
\$ 309	\$ 455	

Une créance venant à échéance en juillet 1986 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$99,519, capital et intérêts réunis

Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$28,000, capital et intérêts réunis

Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$33,952

10

ÉTAT DES RÉSULTATS

	Secteur Montréal — l'ac Ontario	Secteur Welland	Total Voile Maritime	Pont des Mille- Iles	
Revenus					
Péage	\$ 24,538	\$ 23,260	\$ 47,798	\$ —	\$ 59,462
Baux et permis	456	1,835	2,291	85	2,382
Autre revenu	488	558	1,046	770	2,069
	25,482	25,653	51,135	855	63,913
Dépenses					
Exploitation	6,867	10,316	17,183	—	17,183
Entretien	9,695	15,001	24,696	127	24,823
Administration	4,418	4,544	8,962	255	9,217
Bureau central	3,717	4,822	8,539	36	8,575
Amortissement	4,221	4,826	9,047	32	9,079
Prestations de cessation d'emploi	622	865	1,487	—	1,487
	29,540	40,374	69,914	450	70,364
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4,058)	(14,721)	(18,779)	405	(18,374)
Éléments inhabituels (note 13)	(1,431)	(10,843)	(12,274)	—	(12,274)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5,489)	(25,564)	(31,053)	405	(30,648)
Revenus de placement	2,547	3,305	5,852	41	5,893
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(2,942)	(22,259)	(25,201)	446	(24,755)
Redressement définitif pour le règlement d'une réclamation	—	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	\$ (2,942)	\$ (22,259)	\$ (25,201)	\$ 446	\$ (24,755)
					\$ (2,102)
					1,134
					(3,236)
					7,049
					(10,285)
					—
					(10,285)
					74,198

pour l'exercice terminé le 31 mars 1986 (en milliers de dollars)

ETAT DU DEFICIT

[illegible]

<div> <div>Actif</div> <div> <div>À court terme</div> <div> <div>Encaisse et dépôts à terme</div> <div>Dépôt en fidéicommiss (note 3)</div> <div>Obligations du Canada</div> <div>Débiteurs</div> <div>Intérêts courus à recevoir</div> <div>Stocks de fournitures</div> </div> </div> <div> <div>À long terme</div> <div> <div>Débiteurs à long terme (note 4)</div> </div> </div> </div>	<div> <div>1985</div> <div> <div>2,248</div> <div>1,863</div> <div>13,296</div> <div>1,526</div> <div>1,726</div> <div>2,779</div> <div>23,438</div> <div>309</div> </div> </div>	<div> <div>1986</div> <div> <div>2,248</div> <div>1,863</div> <div>13,296</div> <div>1,526</div> <div>1,726</div> <div>2,779</div> <div>23,438</div> <div>309</div> </div> </div>
<div> <div>Placements</div> <div> <div>Obligations du Canada (note 5)</div> <div>Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)</div> <div>Filiales (note 7)</div> </div> </div>	<div> <div>15,810</div> <div>13,000</div> <div>10</div> <div>28,820</div> <div>592,760</div> <div>\$645,327</div> </div>	<div> <div>1985</div> <div> <div>36,558</div> <div>13,000</div> <div>10</div> <div>49,568</div> <div>597,657</div> <div>\$668,868</div> </div> </div>
<div> <div>Passif</div> <div> <div>À court terme</div> <div> <div>Créditeurs</div> <div>Frais courus (note 3)</div> </div> </div> <div> <div>À long terme</div> <div> <div>Prestations de cessation d'emploi courues</div> <div>Intérêts reportés (note 9)</div> </div> </div> </div>	<div> <div>\$ 4,869</div> <div>10,468</div> <div>15,337</div> <div>12,250</div> <div>210,000</div> <div>222,250</div> <div>237,587</div> </div>	<div> <div>\$ 3,677</div> <div>9,799</div> <div>13,476</div> <div>12,897</div> <div>210,000</div> <div>222,897</div> <div>236,373</div> </div>
<div> <div>Avoir du Canada</div> <div> <div>Capital d'apport (note 9)</div> <div> <div>Deficit</div> </div> </div> </div>	<div> <div>624,950</div> <div>(217,210)</div> <div>407,740</div> <div>\$645,327</div> </div>	<div> <div>624,950</div> <div>(192,455)</div> <div>432,495</div> <div>\$668,868</div> </div>
<div> <div>Approuvé:</div> <div> <div>le Président</div> <div>W.A. O'NEIL</div> </div> <div> <div>le Contrôleur et Trésorier</div> <div>R.J. FORGUES</div> </div> </div>		

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL



L'honorable Don Manzankowski, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1986 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1986 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

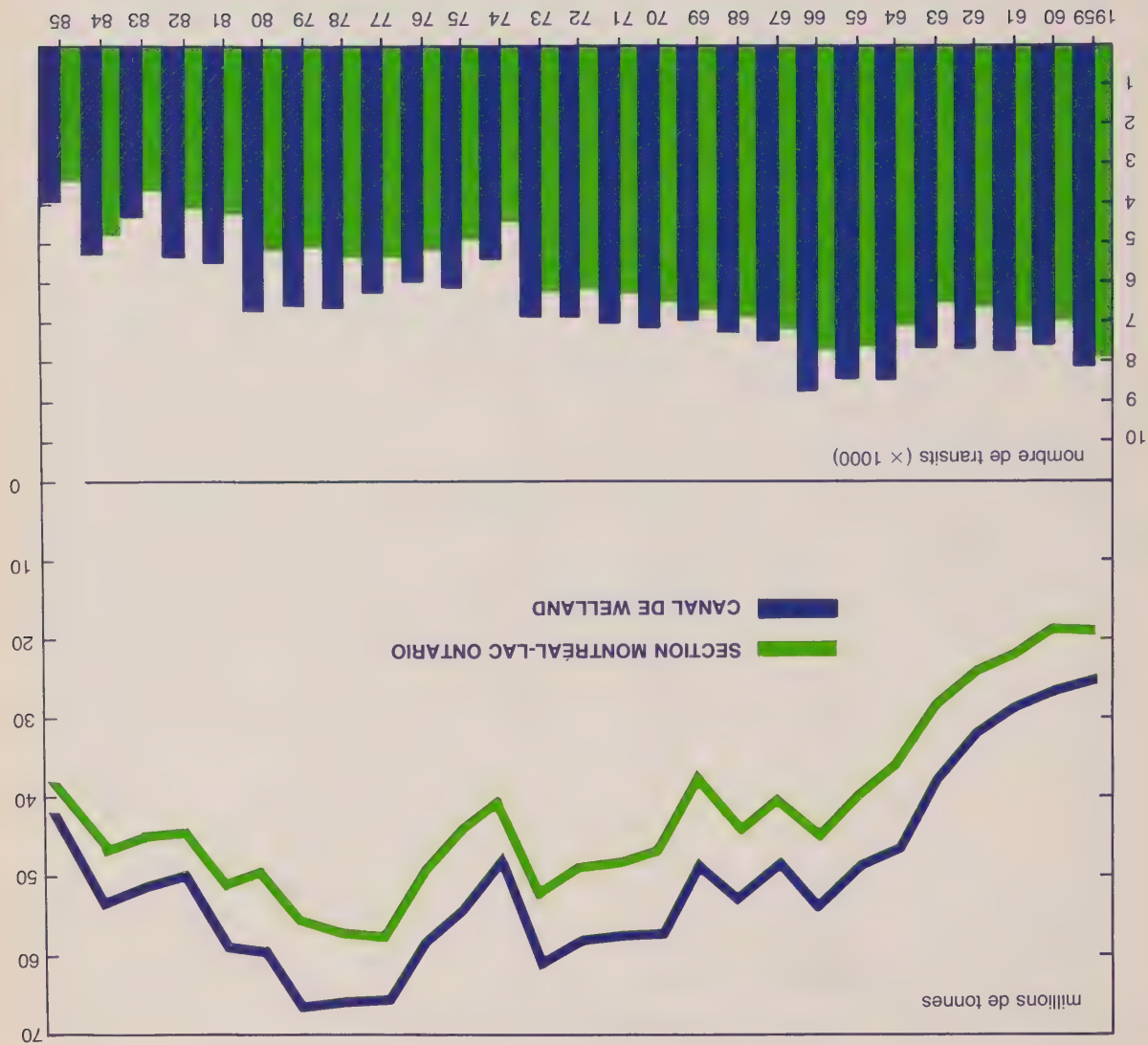
pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 30 mai 1986

	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82
VOIE MARITIME					
Secteur Montréal-Iac Ontario					
Revenus	\$ 25,482	\$30,560	\$28,147	\$25,305	\$25,980
Dépenses	30,971	33,554	26,822	27,413	26,458
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5,489)	(2,994)	(1,325)	(2,108)	(478)
Revenus de placements	2,547	3,433	2,371	2,672	2,873
Bénéfice net (perte)	(2,942)	439	3,696	564	2,395
Secteur Welland					
Revenus	25,653	32,453	30,406	26,735	25,637
Dépenses	51,217	39,064	37,134	34,361	32,728
Bénéfice (perte) d'exploitation	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)
Revenus de placements	3,305	3,616	3,127	3,382	3,411
Bénéfice net (perte)	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)
Total — Voie maritime					
Revenus	51,135	63,013	58,553	52,040	51,617
Dépenses	82,188	72,618	63,956	61,774	59,186
Bénéfice (perte) d'exploitation	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)
Revenus de placements	5,852	7,049	5,498	6,034	6,284
Bénéfice net (perte)	\$(25,201)	\$(2,556)	\$ 95	\$(3,700)	\$(1,285)
PONT DES MILLES-ILES					
Revenus	\$ 896	\$ 900	\$ 511	\$ 369	\$ 390
Dépenses	450	446	325	382	274
Bénéfice (perte)	\$ 446	\$ 454	\$ 186	\$ (13)	\$ 116

(en milliers de dollars)



Valleyfield en 1984 et la seconde à l'écluse 7 sur le lieu suite à la collision d'un navire avec le pont Saint-Louis en novembre 1985.

Ces accidents qui ne sont pas reliés et qui étaient imprévisibles n'ont certes pas renversé le prestige de la Voie maritime, malgré sa longue histoire de fonctionnement relativement impeccable.

Nous avons donc un véritable défi à relever si nous voulons redorer le blason de la Voie maritime et l'Administration tient à assurer tous ceux qui comptent sur le bon fonctionnement de la Voie maritime qu'elle va faire tout son possible pour atteindre cet objectif.

Nous avons entrepris un nouvel examen complet des installations principales de la voie maritime, notamment les ponts et les murs d'écluses et, tout particulièrement les structures du canal de Welland qui a plus de cinquante ans. Trois firmes d'ingénieurs-conseils étudient nos présentes méthodes d'inspection et d'entretien sur le canal de Welland afin d'assurer que tout point faible reçoive une attention particulière dans nos programmes d'entretien.

Comme moyen supplémentaire d'assurer l'intégrité de la Voie maritime, l'Administration a déjà entrepris une étude des diverses options offertes en vue d'améliorer ou de remplacer les installations existantes et elle va faire rapport au ministre des Transports sur cette question plus tard au cours de l'année.

Toutefois, il est clair qu'il n'appartient pas aux seuls responsables de l'exploitation de la Voie maritime de relever le défi. Ces dernières années, l'Administration a beaucoup profité des conseils et de l'expérience des principaux usagers de la voie d'eau qu'elle rencontre officiellement deux fois par année. Il nous faut des idées nouvelles sur la commercialisation, la productivité et l'adaptation. Les choses changent; usagers et exploitants doivent réagir à ces changements afin d'assurer l'avenir de la Voie maritime.

Aux yeux de l'Administration, la Voie maritime du Saint-Laurent est solidement établie à la fois comme grande voie d'eau internationale et élément vital du réseau de transport du Canada. Plus d'un milliard de tonnes de marchandises ont été acheminées sur la voie depuis 1959, cargaisons dont la valeur s'élève à une dizaine de milliards \$ par année. Nous n'avons aucune raison de croire que les expériences bouleversantes vécues récemment se répèteront et nous nous devons d'envisager les faits dans leur juste perspective.

Nous croyons sincèrement que les problèmes auxquels nous faisons face seront résolus et que la Voie maritime continuera d'offrir un mode de transport sûr, fiable et économique.

Autres points

fonction à l'été de 1986.

L'application du Programme d'amélioration du contrôle de la circulation sur le canal de Welland s'est poursuivie et le nouveau système devrait entrer en

fonction.

Au cours de 1985-1986, en plus de son programme d'entretien régulier, l'Administration a entrepris un certain nombre de travaux importants dans tout le système. Dans la section MLO, l'installation de nouveaux arbres de couche dans les poulies des ponts de Caughnawaga et de l'écluse Saint-Lambert s'est poursuivie. Au canal de Welland, la stabilisation des murs d'amarrage au sud de l'écluse 8 et la réfection d'une section du mur de Ramey's Bend, en aval de la même écluse, ont progressé. Les réparations majeures et permanentes au mur ouest de l'écluse 7 ont été complétées ainsi que la réfection du mur est de l'écluse 2 et du mur central de l'écluse 5 jumelée.

causés par ces deux accidents.

du personnel de la Voie maritime et des entrepreneurs privés engagés pour aider à l'Administration ont permis de réduire au minimum possible les délais

cette section canadienne du système.

On a dit, bien sûr, qu'il n'est pas logique de hausser

les taux, face à la demande réduite des services de la Voie maritime, mais il faut souligner que cette hausse

(la première depuis 1983) est assez modeste, soit l'équivalent de 6% en moyenne pour les navires qui

franchissent les deux sections. En termes monétaires, cela veut dire environ 1/5 de cent par boisseau

L'Administration est d'avis qu'une majoration de cet

ordre n'aura aucun effet significatif sur le volume des

cargaisons en 1986.

Il n'y a pas de doute que, suite aux revers subis

récemment, notre principal souci en ce moment consiste à maintenir la confiance de l'utilisateur dans l'intégrité de la Voie maritime en tant que mode de transport sûr et fiable. Pour la première fois, l'Administration doit se pencher sérieusement sur la question. Depuis 1959, cette voie d'eau avait un dossier enviable à cet égard, en particulier pour ce qui est des interruptions à la navigation causées par des problèmes de construction. De fait, moins de 1% des délais enregistrés au cours des années est attribuable à cette source. Néanmoins, il y a eu récemment deux longues interruptions sur la Voie maritime à cause de failles structurales, la première au pont de



années 70 ne se répétèrent pas de si tôt, les usagers et exportants de la Voie maritime réalisent qu'il reste des dizaines de millions de tonnes de marchandises à transporter dans des navires qui continueront d'emprunter la Voie maritime, le mode de transport le plus économique.

Les finances

La diminution sensible du trafic dans les deux sections du système au cours de la saison de navigation de 1985 a entraîné un manque à gagner de 12,4 millions \$ par rapport aux prévisions budgétaires. Les recettes totales de l'Administration, y compris les revenus de placements, ont atteint 57,0 millions \$ en regard de 70,1 millions \$ en 1984-1985.

Les dépenses totales se sont élevées à 82,2 millions \$ comparativement aux 78,5 millions \$ prévus, y compris des postes inhabituels et non budgétisés au montant de 12,8 millions \$. Ces postes non prévus, soit des services professionnels et des frais d'entretien extraordinaires, avaient trait aux incidents survenus à l'écluse no 7 et aux murs d'approche du canal de Welland, ainsi qu'aux ponts de la section MLO. Pour essayer de maintenir l'équilibre budgétaire, certains projets à faible priorité ont été retardés; malheureusement, les montants ainsi épargnés n'ont pas réussi à compenser le coût des postes extraordinaires.

En 1985-1986, la baisse des recettes et la hausse des dépenses ont entraîné une perte non prévue de 25,2 millions \$, soit la plus haute depuis le refinancement en 1977. Cependant, malgré ce manque à gagner, l'Administration a réussi, en puisant dans sa réserve, à s'autosuffire pour la huitième année consécutive. Les perspectives financières pour 1986-1987 sont peut-être un peu plus prometteuses en matière de revenu. Une légère augmentation du trafic et une révision du tarif des péages sur le canal de Welland devraient augmenter nos recettes. Toutefois, les

L'exploitation

des dépenses prévues dépassent les revenus et nous prévoyons une perte de 15,9 millions \$. Des pertes de cet ordre pendant deux années consécutives risquent d'épuiser nos réserves et d'accroître la difficulté de respecter notre obligation d'autosuffisance au cours des années à venir.

La saison de navigation de 1985 a débuté le 1^{er} avril et il y avait alors très peu de glace entre Montréal et Port Colborne. Les aides à la navigation étaient installées dans la section MLO le 5 avril, jour où la navigation de 24 heures sur 24 a commencé. L'est du lac Érie est resté couvert d'une glace assez épaisse jusqu'au 22 avril. Bien que ralentis, les navires, assistés de brise-glaces, ont généralement pu naviguer sans entrave dans cette région. La saison de navigation de 1985 s'est terminée le 30 décembre. La température et le gel hâtif qui ont prévalu en décembre n'ont pas été aussi favorables qu'au cours des années précédentes, mais avec l'aide des brise-glaces et des dispositifs anti-gel aux écluses, l'Administration a pu poursuivre ses opérations et tous les navires sont sortis de la Voie maritime.

Deux incidents graves ont causé des interruptions à la navigation en 1985. Le premier a eu lieu dans le canal de Welland où l'éclatement d'une section du mur est de l'écluse 7 a bloqué les navires du 14 octobre au 6 novembre. Les navires immobilisés, dont soixante-dix-sept (77) remorquants et cinquante-trois (53) descendants, ont tous été libérés avant le 12 novembre.

Le second délai s'est produit dans le canal de Beauharnois où un navire descendant a frappé le pont Saint-Louis et fermé le canal à la navigation entre le 29 novembre et le 5 décembre. À la reprise de la navigation, vingt (20) navires remorquants et cinquante-quatre (54) descendants attendaient pour transiter et l'embouteillage dura jusqu'au 11 décembre.

Il faut souligner que les efforts soutenus et dévoués



Le trafic

Au cours des années 1983 et 1984, le trafic sur la Voie maritime manifestait des signes de reprise à la suite des effets négatifs de la pire récession économique depuis la Seconde Guerre mondiale. Malheureusement, le chiffre des expéditions de 1985 a chuté de plus de 20% par rapport à l'année précédente — soit la baisse annuelle la plus sévère depuis l'ouverture du système en 1959. Dans la section Montréal-lac Ontario, les cargaisons n'ont pas dépassé 37,3 millions de tonnes, le niveau le plus bas depuis 1969. Pour le canal de Welland, il faut remonter à 1963 pour trouver un chiffre inférieur aux 41,8 millions de tonnes enregistrées la saison dernière.

Cette situation a été d'autant plus perturbatrice qu'elle était inattendue. Avant l'ouverture de la saison, tout indiquait que le trafic de 1985 égalerait à peu près celui de 1984. En réalité, on a vu une chute de plus de 10 millions de tonnes dans la section MLO et de plus de 12 millions sur le canal de Welland. Or, fait encore plus troublant, cette baisse s'est produite au cours d'une année où la situation économique générale semblait être favorable, surtout au Canada où on notait une hausse du PNB d'environ 5%.

Si l'on jette un coup d'oeil sur la répartition des denrées transportées la saison dernière, on comprend vite la raison de ce recul. Une baisse marquée des deux principales cargaisons passant par la Voie maritime — les céréales et le minerai de fer — correspond à la perte presque totale du tonnage en 1985. Pour ce qui est des céréales, les exportations de l'Amérique du Nord sont brusquement tombées à la suite de récoltes abondantes dans le monde et d'une concurrence extrêmement vive sur les marchés. Les expéditions de céréales canadiennes et américaines par la Voie maritime ont diminué de 30%, en regard de l'année précédente et le total de quelque 16 millions de tonnes pour 1985 représente une perte sensible par rapport à la moyenne de 25 millions de tonnes atteinte au cours des sept années précédentes.

Les mouvements de minerai de fer ont continué de ressentir les contrechocs du déclin de l'industrie de l'acier aux E.-U., surtout le Mid-West qui a l'habitude de s'approvisionner surtout dans la région Grands Lacs/Saint-Laurent. Les expéditions de minerai de fer sur la section MLO sont tombées à moins de 9 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland elles se chiffraient à 7 millions de tonnes — toute une dégringolade par rapport aux 20 millions de tonnes enregistrées il y a moins de dix ans. Comme on peut s'y attendre en pareilles circonstances, les transits de navires ont aussi sensiblement baissé la saison dernière.

Le 2 juillet 1986

L'honorable John C. Crosbie, C.R., C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monseigneur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1986.

L'an dernier, je constatais que 1984 avait été une année fort remplie tant pour les exploitants que pour les usagers de la Voie maritime. À ce moment-là nous ne pouvions guère prévoir les événements que nous réserverait 1985. Sans aucun doute, ce fut l'année la plus anormale de toute l'histoire de la Voie maritime.

Tout d'abord, le trafic a baissé de plus de 20% par rapport à la saison précédente — phénomène déplorable et inattendu, puisque 1983 et 1984 avaient laissé entrevoir des signes encourageants de reprise après la récession de 1981. La cause principale des piteuses expéditions de l'an dernier a été la brusque réduction des cargaisons de céréales et de minéral de fer, lesquelles constituent 60% du trafic total. Les 37,3 millions de tonnes sur la section Montréal-lac Ontario et les 41,8 millions sur le canal de Welland représentent les chiffres les plus bas enregistrés depuis plus de 15 ans.

Bien sûr, la baisse des expéditions a trouvé un écho dans les états financiers de l'Administration. Les recettes totales de 1985-1986, y compris les revenus de placements, sont tombées à 57,0 millions \$, soit un écart de 12,4 millions \$ par rapport au budget et de 13 millions \$ par rapport au chiffre de 70,1 millions \$ atteint en 1984-1985. D'autre part, le total des dépenses a été plus élevé que prévu et la perte de 25,2 millions \$ a été la plus haute jamais éprouvée depuis le refinancement de l'Administration en 1977. Malgré ces résultats, l'Administration, en puisant dans ses réserves, a pu continuer à s'autosuffire pour la huitième année de suite — une situation qui sera certes compromise si le trafic de la Voie maritime ne reprend pas son allure normale.

En ce qui a trait aux opérations, la saison de 1985 s'est également révélée hors de l'ordinaire pour la Voie maritime. Depuis son ouverture, le système jouissait d'une réputation enviable en tant que voie de transport sûre et fiable. Cependant, au cours de la dernière saison, deux accidents sont venus inter-

rompre la navigation: dans un cas, ce fut l'éclatement d'une section du mur de l'écluse 7 sur le canal de Welland; dans l'autre, un navire percuta le pont Saint-Louis sur le canal de Beauharnois. Ces malheurs, doublés de l'accident survenu au pont de Valleyfield tard à l'automne de 1984, n'ont rien fait pour améliorer le renom de fiabilité de la Voie maritime.

Il est clair que nous avons un véritable défi à relever; il nous faut refaire l'image de notre voie d'eau et je tiens à vous assurer que l'Administration va mettre tout en oeuvre en 1986 et les années suivantes pour atteindre ce but. Je dois aussi ajouter que, nonobstant les difficultés qu'elles ont causées, les malencontreuses interruptions qui ont gâté la fin de la saison de 1984 et celle de 1985 ont démontré très nettement l'importance du rôle que la Voie maritime joue à l'intérieur du réseau de transport de l'Amérique du Nord.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.



W.A. O'Neill



CAI
TA56
-A55

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1986-1987

EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

E.J. ROSSI
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TREPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert
Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 15, 1987

The Honourable John C. Crosbie, Q.C., P.C., M.P.
The Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1987.

I think we can look back at developments on the Seaway last year with a good deal of satisfaction — particularly in view of the difficult times we experienced in the previous two seasons. Seaway traffic, although it started off slowly, recovered in quite an impressive fashion towards the end of 1986, reaching a final total of 37.6 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section and 41.6 million on the Welland Canal. These tonnages are, of course, still well below the average for the past ten years but they do suggest that the unexpected 20% decline which took place in 1985 has been arrested.

On the financial side, also, events took an encouraging turn. Total Authority revenues, including investment income, was \$60.9 million for 1986/87 compared to \$57 million the previous year. Total expenses were \$65.3 million compared to our budget estimate of \$75.5 million. The deficit recorded for the year was \$4.4 million — a substantial decline from the \$25.2 million experienced in 1985/86.

Operationally, conditions during 1986 were quite good. Both the Eastern and Western Regions of the system opened to navigation on April 3 and by April 5 full, 24-hour operation had commenced. The closing took place on December 26 at the Welland and December 27 on the M.L.O. section. Generally speaking, the season ended uneventfully and all vessels wishing to exit the system before freeze up were able to do so.

During 1986, there were no major accidents or interruptions to navigation.

Of particular importance last year was the commencement of a program of rehabilitation work at the Welland. This is the initial phase of a seven-year effort that will involve major repairs to virtually all structures in the Canal. As you know, the \$175 million project will be funded entirely by the Federal Government.

On the important matter of tolls, it was agreed with the U.S. in 1986 that charges on the joint M.L.O. section would remain at the 1983 level for 1987 and 1988 — they will, therefore, have been frozen over a period of five years. However, on the all-Canadian Welland section, which is the major source of the Authority's deficits, it was decided to increase tolls by an average of 8% in 1987 and 1988. These increases, which will raise rates for vessels transiting both sections of the system by about 4%, will not eliminate the Authority's deficit but will contribute something of the order of \$2½ million each year towards alleviating the problem.



Looking back on 1986 — and taking into account the difficulties which have plagued the Seaway recently — I cannot help but feel that it could turn out to have been a watershed year. I am, of course, particularly pleased at the confidence the Federal Government has demonstrated in the Seaway in its support for the Welland Rehabilitation Program. On November 28, 1986 when you announced that the Authority would undertake this project “to ensure continued safe, reliable, inland water transportation into the 21st century”, you also emphasized that, “This Government is firmly committed to preserving the status of the Seaway as an integral and viable part of Canada’s transportation system.” These are welcome words indeed for the Authority and also, I am sure, for all the many users who benefit from the existence of this unique waterway.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil



The building of the St. Lawrence Seaway was recognized as one of the ten most outstanding achievements of Canadian engineering of the past 100 years. Canada's Prime Minister, the Right Honourable Brian Mulroney, Seaway President, Mr. W.A. O'Neil, and Mr. Bernard Lamarre, Chairman of the Engineering Centennial Board, were photographed following the presentation of the special award last January.

THE YEAR IN REVIEW

TRAFFIC

Cargo movements on the Seaway's Montreal-Lake Ontario section during the 1986 navigation season totalled 37.6 million tonnes, 0.7% above the previous year's level. On the Welland Canal, the traffic declined slightly to 41.6 million tonnes, 0.6% lower than in 1985. Although these tonnages are considerably below the ten-year average of 48 and 55 million, respectively, they do represent a welcome levelling off in traffic volume compared to the unexpected drop of 20% which occurred during the 1985 season. Moreover, an examination of these figures reveals that the present low level in Seaway traffic is not a result of losing business to alternative transportation systems but is mainly due to changes in the forces of supply and demand and the general decline in the trade of certain bulk commodities, particularly grain and iron ore, which have traditionally constituted the largest portion of shipments through the waterway. In fact, the Seaway has retained or improved its share of the market for such movements as U.S. grain, iron ore and iron and steel products. In addition, steady increases in the "other bulk" category (salt, stone, clay, petroleum products, etc.) are a further indication of the strong competitive position being maintained by the system.



The "Petka", a Yugoslavian vessel, at Iroquois Lock, on her way to the sea in late December 1986.

Seaway grain traffic in 1986 reached the 17 million tonne level, similar to 1985 but significantly lower than the 24.4 million tonnes attained in 1984. Major factors contributing to this situation were the continuing softening of world demand due to the growing degree of self-sufficiency being achieved in major importing regions, the conflict between the U.S. and the European Community which is adversely affecting North American grain exports, and the lack of success, so far, of the U.S. incentive programs to expand U.S. grain exports. Other factors include the Canadian Western Grain Transportation Act which appears to have favoured Pacific outlets to the detriment of the Seaway and the interruption in grain handling at Thunder Bay which took place late in the 1986 season. Thus, despite an overall increase in total Canadian grain exports in 1986 to 25.1 million tonnes from 21.7 million a year earlier, 12.2 million tonnes moved through the Welland — some 46% of the total versus 49% for the Pacific outlets. This marks the second consecutive year in which the West coast ports' share of grain exports has surpassed that of the Seaway.

Total U.S. grain exports in 1986 fell to 74 million tonnes compared to the already depressed level of 86 million reached in 1985. However, although U.S. grain shipments through the Welland Canal declined by 9% to 4.8 million tonnes, the Seaway's share increased from 6.2% to 6.6%. In contrast, the share of U.S. grain moving through Atlantic and Pacific ports dropped during 1986.

The continuing recession in the American steel industry, particularly in the Great Lakes region, resulted in a one-million-tonne decline in Quebec/Labrador iron ore shipments to the U.S. via the Seaway during 1986 — to a level of 3.7 million tonnes. In large part, however, this decrease reflected a weakened demand situation and not a loss of Canadian ore traffic to the Seaway's competitors. Mesabi iron ore, for example, fell by over 9 million tonnes in 1986 and its share of the U.S. market fell from 73.4% to 70.4%. It should be noted, also, that the Canadian steel mills located at Hamilton received more Seaway ore than a year earlier and accounted for more than 50% of the 8 million tonne total iron ore traffic on the M.L.O. — surpassing, for the first time, the ore shipments going to U.S. destinations through this section of the system. Iron ore traffic on the Welland during 1986 was 5.8 million tonnes, some 14% lower than the previous season.

Coal, another major Seaway commodity, performed about the same in 1986 as in 1985, reaching levels of 0.61 million tonnes on the M.L.O. and 5.8 million on the Welland.

Similarly, general cargo movements, at 4 million and 3.2 million tonnes on the M.L.O. and Welland, respectively, were almost identical to the previous year's levels. Most of this general cargo category consists of manufactured iron and steel and it is significant that, despite the overall decrease in total steel imports to the U.S., the Seaway did better than most of its competitors in the movement of this commodity by maintaining its tonnage level during 1986.



The "Saguenay", a Canadian laker, in Iroquois lock in November 1987.

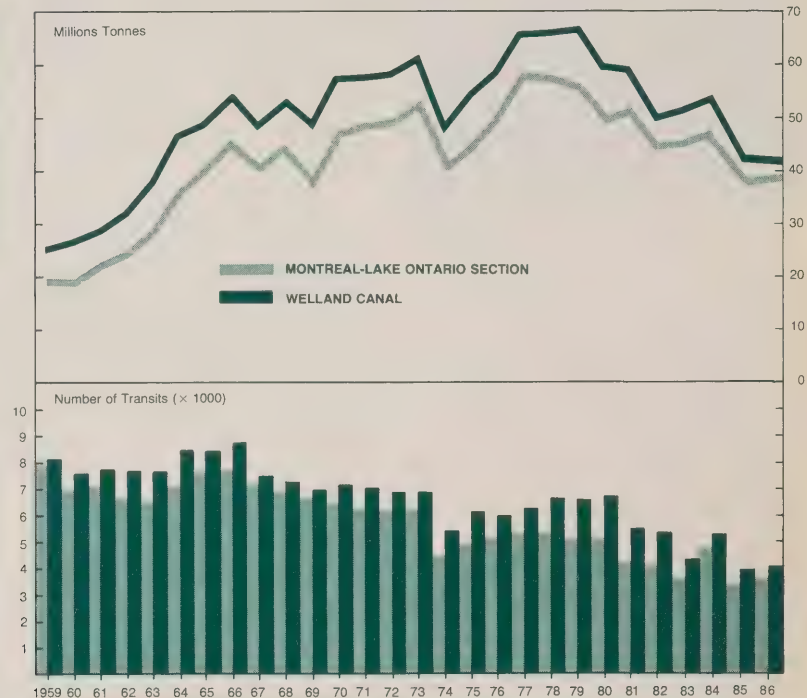
“Other bulk” shipments increased by some one million tonnes on both sections, to 8.4 million tonnes on the M.L.O. and 9.6 million on the Welland. This category, which has been growing steadily in recent years, has now become a major component of Seaway traffic.

Vessel transits in 1986 numbered 3,307 on the M.L.O., up by 7% over 1985, and 3,959 on the Welland, an increase of 3.4%.

To sum it up, the Seaway’s traffic performance in 1986, while still at a low level compared to the tonnages recorded in the late 1970’s, showed encouraging signs of having “bottomed out”. And, barring untoward events, the 1987 season shows some indication that a modest upturn in cargo tonnage may be in the offing.



Ocean vessel transits on the South Shore Canal increased by 11% in 1986.



FINANCES

The total revenue recorded in the 1986/87 fiscal year by the Authority, including investment income, amounted to \$60.9 million compared to a budgeted amount of \$59.6 million.

Total expenses were \$65.3 million compared to a budget estimate of \$75.5 million. The main reasons for this favourable variance can be attributed to a reduction in manpower in the operation and maintenance areas, as well as engineering costs and special maintenance projects now included in the Rehabilitation Program of the Welland Canal. Also, a recovery from insurance companies, in the amount of \$2.9 million, contributed to a reduction in the Authority’s deficit to \$4.4 million as compared to a budgeted loss of \$15.9 million.

For the Welland Canal Rehabilitation Program, some \$14.3 million had been spent by March 31, and \$13.2 million was funded by the Federal Government during the year; the remaining \$1.1 million will be recovered from the 1987/88 approved funding.

Since the traffic outlook for the 1987 season indicates a slight increase, this, combined with an increase in tolls on the Welland Canal, should generate some additional revenue. However, the amount is unlikely to be sufficient to offset anticipated expenses and the Operation and Maintenance budget for 1987/88 predicts a loss of \$9.8 million. Nevertheless, the Authority is confident that, for a tenth consecutive year, it will not require Federal Government assistance for operation and maintenance purposes.

OPERATIONS

Both the Eastern and Western Regions of the Seaway system opened to navigation on April 3, 1986. Since generally open-water conditions prevailed, navigational aids were commissioned by April 5 and full 24-hour operation commenced as of that date.

Closing of the 1986 navigation season took place on December 26 for the Welland Canal and December 27 for the Montreal-Lake Ontario section. The closing period was relatively uneventful even though fairly heavy ice conditions were encountered by mid-December in the South Shore Canal and in the area of the U.S. locks at Massena. Moderating weather during the second half of December made it possible for all vessels wishing to do so to clear the system before freeze-up.

The normal closing procedures were kept in place but, because of favourable weather, surcharges for late transit were waived for the period December 18 to 21 inclusive. Vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after December 21 were accepted subject to a special agreement.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1986, however, in November and December, some minor delays were experienced by maximum draft vessels because of low water levels in the eastern end of Lake St. Lawrence. These conditions were caused by a combination of high outflows from Lake Ontario and easterly winds, which tend to lower the water elevation in the river above Eisenhower Lock. Outflows from Lake Ontario were higher than usual because of the need to control the water elevation of the lake.

With regard to maintenance, there were, in addition to the normal type of activities, several major projects undertaken. In the M.L.O. section, some ship arresters at locks have been modified to increase their capacity. The program of replacing shafts in sheave assemblies of vertical lift bridges was completed and a damaged protective cell at St. Louis Bridge was replaced.

The Welland Canal Traffic Control Improvement System was implemented in early December. Some modifications and final adjustments are scheduled for 1987.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

Probably the most important program undertaken since the Seaway opened in 1959, was the commencement during 1986 of major rehabilitation work on the Welland Canal. This is the initial phase of a seven-year effort that will involve substantial repairs to virtually all structures in the Canal. Its objective is to ensure the reliability and integrity of the system well into the next century.

In general terms, the work can be divided into four categories:

- a) Lock wall reinforcing and stabilization.
- b) Restoration of lock walls.
- c) Approach wall stabilization above and below locks.
- d) Ancillary structure rehabilitation and canal bank stabilization.

The majority of the work to be carried out under this program will be done during the non-navigation season.

Immediately following the announcement made by the Honourable John C. Crosbie in late November 1986, that the Federal Government would fund the \$175 million, 7-year Welland Canal Rehabilitation Program, tenders were called for the major works to be carried out during the winter of 1986/87. As a result, eight contracts were awarded and a number of projects got underway without delay.



Welland Canal Rehabilitation Program: Workmen prepare site prior to strengthening the east wall of Lock 3. The work was done last winter.

During December 1986-March 1987, \$6.587 million was spent on reinforcing, stabilizing and refacing lock walls; \$1.676 million on stabilizing approach walls and \$2.877 million on ancillary works, including the relocation of the penstock behind Lock 7. Engineering, consultant and other associated costs amounted to \$2.886 million, bringing the total cost to \$14.3 million for the period.

The Welland program is highly labour intensive and it has been estimated that it created about 400-500 direct jobs last winter — a figure which should be doubled in each of the following six years.

The Authority has established a Welland Canal Rehabilitation Program Group to handle the administration and has moved the Engineering Branch Marine Structures Section from Montreal to St. Catharines to carry out the design work.

OTHER MATTERS

In a different area, it is of interest to note that in late February 1987, the Administrator of the U.S. Seaway Development Corporation and the President of the Canadian Seaway Authority led a large delegation of representatives from the Great Lakes ports, the carriers and other Seaway marine services on a trade mission to five cities in Northern Europe. This was the second such venture for the Authority in recent years designed to acquaint users and potential users with the benefits that the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system has to offer in the form of a marine highway that reaches deep into the industrial and agricultural heartland of North America. This increased emphasis on marketing the Seaway is in response to the decline in traffic of recent years and appears to have been well received by those attending the trade mission. The actual increase in tonnage that may result from such initiatives is, of course, impossible to assess but these forums do provide an excellent opportunity to broaden foreign shippers' knowledge of the Seaway system and reassure them as to its safety and reliability.

On the important issue of Seaway tolls, it was agreed with the U.S. in 1986 that charges on the joint M.L.O. section would remain at the 1983 level for 1987 and 1988 — they will, therefore, have been frozen over a period of five years. However, on the all-Canadian Welland section, which is the major source of the Authority's deficits, it was decided to increase tolls by an average of 8% in both 1987 and 1988. These increases, which will raise rates for vessels transiting both sections of the system by about 4%, will not cover the Authority's deficit but will contribute something of the order of \$2½ million each year towards alleviating the problem.

Looking back on 1986 — and taking into account the difficulties which have plagued the Seaway in recent years — one might be justified in concluding that it may turn out to have been a watershed year. Particularly gratifying, of course, is the confidence the Federal Government has demonstrated in the Seaway in its support for the Welland Rehabilitation Program. At the time the Minister of Transport announced that the Authority would undertake this major effort "to ensure continued safe, reliable, inland water transportation into the 21st century", he also emphasized that "this government is firmly committed to preserving the status of the Seaway as an integral and viable part of Canada's transportation system". These were welcome words indeed for the Authority and also, undoubtedly, for all the other maritime interests who benefit from the use of this unique waterway.



Photo : Arlette Stubbe

Trade Mission 1987 — The Antwerp audience

AUDITOR'S REPORT



CANADA

OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

To the Minister of Transport

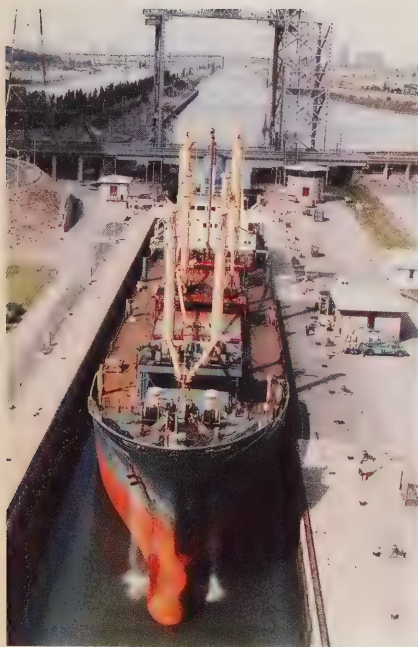
I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1987 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1987 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, reading "D. Meyers".

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada



The ocean vessel "Hugo Oldendorff" upbound in St. Lambert Lock in September 1986.

Ottawa, Canada
May 15, 1987

BALANCE SHEET

As at March 31, 1987 (in thousands of dollars)

Assets	1987	1986
Current		
Cash and term deposits	\$ 9,071	\$ 2,248
Deposit in trust (Note 3)	1,863	1,863
Canada bonds	—	13,296
Accounts receivable	8,340	1,526
Accrued interest receivable	985	1,726
Supplies inventory	2,889	2,779
	<u>23,148</u>	<u>23,438</u>
Long-term receivables (Note 4)	<u>257</u>	<u>309</u>
Investments		
Long Term Investments (Note 5)	17,604	15,810
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	13,000	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	10	10
	<u>30,614</u>	<u>28,820</u>
Fixed	<u>598,739</u>	<u>592,760</u>
	<u><u>\$652,758</u></u>	<u><u>\$645,327</u></u>
Liabilities		
Current		
Accounts payable	\$ 4,339	\$ 4,869
Accrued liabilities (Note 3)	9,470	10,468
	<u>13,809</u>	<u>15,337</u>
Long-term		
Accrued employee termination benefits	11,718	12,250
Deferred interest (Note 9)	210,000	210,000
	<u>221,718</u>	<u>222,250</u>
	<u>235,527</u>	<u>237,587</u>
Contingencies (Note 12)		
Equity of Canada		
Contributed capital (Note 9)	638,150	624,950
Deficit	(220,919)	(217,210)
	<u>417,231</u>	<u>407,740</u>
	<u><u>\$652,758</u></u>	<u><u>\$645,327</u></u>

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987				1986
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
Revenue					
Tolls	\$ 24,874	\$ 27,133	\$ 52,007	\$ —	\$ 52,007
Leases & licences	490	2,030	2,520	90	2,610
Others	1,308	464	1,772	992	2,764
	<u>26,672</u>	<u>29,627</u>	<u>56,299</u>	<u>1,082</u>	<u>57,381</u>
					<u>51,990</u>
Expenses					
Operating	6,352	10,098	16,450	—	16,450
Maintenance	8,926	12,376	21,302	113	21,415
Administration	4,442	4,784	9,226	326	9,552
Headquarters	3,998	4,586	8,584	36	8,620
Depreciation	4,652	5,708	10,360	32	10,392
Employee termination benefits	331	458	789	—	789
	<u>28,701</u>	<u>38,010</u>	<u>66,711</u>	<u>507</u>	<u>67,218</u>
					<u>70,364</u>
Income (loss) from operations before unusual items	(2,029)	(8,383)	(10,412)	575	(9,837)
Unusual (expense) recovery items (Note 13)	(2,882)	1,455	(1,427)	—	(1,427)
Income (loss) from operations	(4,911)	(6,928)	(11,839)	575	(11,264)
Investment income	2,153	2,471	4,624	78	4,702
Income (loss) for the year before extraordinary item	(2,758)	(4,457)	(7,215)	653	(6,562)
Insurance claim recovery (Note 13)	—	2,853	2,853	—	2,853
Net income (loss) for the year	<u>\$ (2,758)</u>	<u>\$ (1,604)</u>	<u>\$ (4,362)</u>	<u>\$ 653</u>	<u>\$ (3,709)</u>
					<u>\$ (24,755)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987			1986
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings) beginning of the year	\$ 219,251	\$ (2,041)	\$ 217,210	\$ 192,455
Loss (net income) for the year	<u>4,362</u>	<u>(653)</u>	<u>3,709</u>	<u>24,755</u>
Deficit (retained earnings) end of the year	<u>\$ 223,613</u>	<u>\$ (2,694)</u>	<u>\$ 220,919</u>	<u>\$ 217,210</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987			1986
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year before extraordinary item	\$ (7,215)	\$ 653	\$ (6,562)	\$(24,755)
Add items not involving cash:				
Depreciation	10,360	32	10,392	9,079
Provision for termination benefits	789	—	789	1,487
Net change in working capital components other than cash and cash equivalents	(8,347)	(685)	(9,032)	1,417
Insurance claim recovery	2,853	—	2,853	—
Cash used in operating activities	(1,560)	—	(1,560)	(12,772)
FINANCING ACTIVITIES				
Contributed Capital	13,200	—	13,200	—
Cash provided from financing activities	13,200	—	13,200	—
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	52	—	52	146
Purchase of treasury bills	(3,732)	—	(3,732)	—
Purchase of long-term investment certificates	(5,000)	—	(5,000)	—
Fixed assets	(16,654)	—	(16,654)	(4,357)
Proceeds from disposal of investments	6,938	—	6,938	20,748
Proceeds from disposal of fixed assets	283	—	283	175
Cash provided by (used in) investing activities	(18,113)	—	(18,113)	16,712
Increase (decrease) in cash position	(6,473)	—	(6,473)	3,940
Cash position at beginning of year	17,407	—	17,407	13,467
Cash position at end of year	\$ 10,934	\$ —	\$ 10,934	\$ 17,407
Cash composed of:				
Cash and term deposits	\$ 9,071	\$ —	\$ 9,071	\$ 2,248
Deposit in trust	1,863	—	1,863	1,863
Canada bonds	—	—	—	13,296
	\$ 10,934	\$ —	\$ 10,934	\$ 17,407
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 23,148	\$ —	\$ 23,148	\$ 23,438
Current liabilities	15,198	(1,389)	13,809	15,337
	\$ 7,950	\$ 1,389	\$ 9,339	\$ 8,101

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1987

1. Authority and Objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) Pension Plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Deposit in Trust

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority has transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount is included in accrued liabilities.

4. Long-Term Receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1987	1986
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	\$ 155	\$ 173
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	102	136
	<u>\$ 257</u>	<u>\$ 309</u>

5. Long Term Investments

The long-term investments at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects of The St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at The Thousand Islands Bridge, are as follows:

	1987	1986
	(in thousands of dollars)	
— Canada bonds		
Cost, maturing on varying dates up to 1989	\$ 8,872	\$ 15,810
Par value \$9,000 (1986 — \$16,000)		
Market value \$9,374 (1986 — \$16,016)		
— Treasury Bills, maturing March 1988		
Market Value \$3,732	3,732	—
— Investment Certificates, maturing March 1990		
Market Value \$5,000	5,000	—
	<u>\$ 17,604</u>	<u>\$ 15,810</u>

6. Deposits in Consolidated Revenue Fund

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of Shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1987, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$595,000 (1986 — \$581,000). At March 31, 1987, \$63,000 was outstanding (1986 — \$76,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1986 — \$131,000; 1985 — \$307,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1987, \$11.5 million (1986 — \$11.6 million) in construction and interest costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1986-87 amounted to \$525,000 (\$525,000 in 1985-86).

8. Fixed assets

	Depreciation rate	Cost	1987		1986
			Accumulated depreciation	Net	Net
			(in thousands of dollars)		
Seaway					
Land	—	\$ 30,352	\$ —	\$ 30,352	\$ 30,600
Channels and canals	1%	249,108	66,184	182,924	185,416
Locks	1%	236,066	82,766	153,300	155,584
Bridges and tunnels	2%	88,325	36,207	52,118	52,105
Buildings	2%	12,153	6,521	5,632	5,868
Equipment	2-20%	25,928	9,929	15,999	9,197
Remedial works	1%	134,396	25,329	109,067	110,522
Interest during construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Work under construction	—	15,219	—	15,219	9,309
		824,369	226,936	597,433	591,423
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	246	1,306	1,337
		<u>\$825,921</u>	<u>\$227,182</u>	<u>\$598,739</u>	<u>\$592,760</u>

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 9), no depreciation has been provided on interest \$32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

Following the 1985 incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority has engaged consultants to examine in detail and report on the structural condition of the system. The report was submitted during 1986 and, as a result a seven-year \$175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

A study on the useful life of fixed assets with emphasis placed on an in-depth review of the present depreciation policy has also been undertaken.

9. Equity Financing

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, \$32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 8) and \$177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1987 and 1986.

During 1986 the Government of Canada approved a budgetary equity infusion to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years as follows:

1986/87	1987/88	1988/89	1989/90	1990/91	1991/92	1992/93	TOTAL
(in millions of dollars)							
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

As at March 31, 1987, \$7.2 million of the approved equity infusion was received. The balance of \$6.0 million is included in accounts receivable and was received subsequent to the year end.

10. Income Taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act; the Corporation has incurred substantial losses in prior years which can be carried forward and applied against taxable income of future years.

The Authority is not subject to any provincial income taxes.

11. Commitments

At March 31, 1987, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$8 million (1986 — \$2.6 million).

12. Contingencies

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-two court actions totalling \$26.9 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In the previous year, as a result of the breakdown of the Valleyfield Bridge in November 1984, sixty-nine court actions totalling \$23.0 million have been instituted. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

Renewal of insurance against economic losses suffered by other parties could not be obtained.

13. Unusual and Extraordinary Items

During the course of the year, because of the 1985 incidents on the Welland Canal and at the bridges in the Montreal-Lake Ontario Section, the Authority has incurred unusual maintenance and legal expenses.

The amounts are summarized as follows:

	1987			1986
	Montreal-Lake Ontario	Welland	Total	Total
(in thousands of dollars)				
Unusual maintenance (expenses) recoveries	\$ (2,475)	\$ 1,519	\$ (956)	\$ (11,218)
Legal and Engineering services (expenses)	(407)	(64)	(471)	(1,631)
	(2,882)	1,455	(1,427)	(12,849)
Less adjustments to accounts re: settlement with public utility and others	—	—	—	(575)
TOTAL	\$ (2,882)	\$ 1,455	\$ (1,427)	\$ (12,274)

The Authority also recovered from its insurers \$2,853 thousand as a settlement in full for the loss of property due to the collapse of the Robin Hood Wall during 1983-84.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1986/87</u>	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>	<u>1983/84</u>	<u>1982/83</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$ 26,672	\$ 25,482	\$ 30,560	\$ 28,147	\$ 25,305
Expenses	<u>31,583</u>	<u>30,971</u>	<u>33,554</u>	<u>26,822</u>	<u>27,413</u>
Operating Profit (Loss)	(4,911)	(5,489)	(2,994)	1,325	(2,108)
Investment Income	<u>2,153</u>	<u>2,547</u>	<u>3,433</u>	<u>2,371</u>	<u>2,672</u>
Net Profit (Loss)	<u>(2,758)</u>	<u>(2,942)</u>	<u>439</u>	<u>3,696</u>	<u>564</u>
WELLAND SECTION					
Revenue	29,627	25,653	32,453	30,406	26,735
Expenses	<u>33,702</u>	<u>51,217</u>	<u>39,064</u>	<u>37,134</u>	<u>34,361</u>
Operating Profit (Loss)	(4,075)	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)
Investment Income	<u>2,471</u>	<u>3,305</u>	<u>3,616</u>	<u>3,127</u>	<u>3,362</u>
Net Profit (Loss)	<u>(1,604)</u>	<u>(22,259)</u>	<u>(2,995)</u>	<u>(3,601)</u>	<u>(4,264)</u>
TOTAL					
Revenue	56,299	51,135	63,013	58,553	52,040
Expenses	<u>65,285</u>	<u>82,188</u>	<u>72,618</u>	<u>63,956</u>	<u>61,774</u>
Operating Profit (Loss)	(8,986)	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)
Investment Income	<u>4,624</u>	<u>5,852</u>	<u>7,049</u>	<u>5,498</u>	<u>6,034</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$ (4,362)</u>	<u>\$ (25,201)</u>	<u>\$ (2,556)</u>	<u>\$ 95</u>	<u>\$ (3,700)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 1,160	\$ 896	\$ 900	\$ 511	\$ 369
Expenses	<u>507</u>	<u>450</u>	<u>446</u>	<u>325</u>	<u>382</u>
Profit (Loss)	<u>\$ 653</u>	<u>\$ 446</u>	<u>\$ 454</u>	<u>\$ 186</u>	<u>\$ (13)</u>

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1986/87	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83
(en milliers de dollars)					
SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	\$ 26,672	\$ 25,482	\$ 30,560	\$ 28,147	\$ 25,305
Dépenses	31,583	30,971	33,554	26,822	27,413
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4,911)	(5,489)	(2,994)	1,325	(2,108)
Revenus de placements	2,153	2,547	3,433	2,371	2,672
Bénéfice net (perte)	(2,758)	(2,942)	439	3,696	564
SECTEUR WELLAND					
Revenus	29,627	25,653	32,453	30,406	26,735
Dépenses	33,702	51,217	39,064	37,134	34,361
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4,075)	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)
Revenus de placements	2,471	3,305	3,616	3,127	3,362
Bénéfice net (perte)	(1,604)	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)
TOTAL					
Revenus	56,299	51,135	63,013	58,553	52,040
Dépenses	65,285	82,188	72,618	63,956	61,774
Bénéfice (perte) d'exploitation	(8,986)	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)
Revenus de placements	4,624	5,852	7,049	5,498	6,034
Bénéfice net (perte)	\$ (4,362)	\$ (25,201)	\$ (2,556)	\$ 95	\$ (3,700)
PONT DES MILLES-ÎLES					
Revenus	\$ 1,160	\$ 896	\$ 900	\$ 511	\$ 369
Dépenses	507	450	446	325	382
Bénéfice (perte)	\$ 653	\$ 446	\$ 454	\$ 186	\$ (13)

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

1983/84

1982/83

1986/87

1985/86

1984/85

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 9), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal Welland.

À la suite des incidents de 1985 et vu l'âge du canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de \$175 millions en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées. Une étude de la durée utile des immobilisations qui met l'accent sur une revue en profondeur de la politique actuelle en matière d'amortissement a également été entreprise.

9. Financement par capitaux propres

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de \$624,95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de \$210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'Etat du ministère des Finances et le Conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation de la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de \$32,8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 8) et la somme de \$177,2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1987 et 1986.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé une injection en avoir budgétaire qui permettra de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland à raison d'une somme qui ne doit pas dépasser \$175 millions lors d'une période de sept ans comme il suit :

1986/1987	1987/1988	1988/1989	1989/1990	1990/1991	1991/1992	1992/1993	TOTAL
13,2	24,5	25,4	26,9	27,3	28,7	29,0	175,0
(en millions de dollars)							

Au 31 mars 1987, \$7,2 millions de l'approbation portant sur l'injection en avoir budgétaire ont été reçus. Le solde de \$6,0 millions est déclaré dans les comptes débiteurs et cette somme a été reçue après la fin de l'exercice.

10. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration a subi des pertes substantielles lors des exercices antérieurs qui peuvent être reportées et appliquées au revenu imposable des exercices futurs.

L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

11. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1987 à \$,8 million (1986 — \$2,6 millions).

12. Eventualités

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-deux poursuites judiciaires s'élevant à \$26,9 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui alléguent avoir subi des pertes économiques. Lors de l'exercice précédent, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, soixante-neuf poursuites judiciaires s'élevant à \$23,0 millions ont été intentées. L'Administration conteste toutes ces réclamations, cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante ou réclame certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace. La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

Le renouvellement de l'assurance portant sur les pertes économiques subies par des tiers n'a pu être obtenu.

13. Éléments inhabituels et postes extraordinaires

Au cours de l'exercice, vu les incidents de 1985 sur le canal Welland et aux ponts du secteur Montréal-lac Ontario, l'Administration a défrayé des dépenses inhabituelles en entretien et frais juridiques.

Les sommes sont récapitulées de la façon suivante :

Montréal-lac Ontario	Welland	Total	1986
Recouvrements (dépenses) inhabituels d'entretien	\$ (2,475)	\$ 1,519	\$ (11,218)
Services du contentieux et du génie (dépenses)	(407)	(64)	(1,631)
Déduire les rajustements aux comptes pour :	(2,882)	1,455	(12,849)
règlement auprès des services publics et d'autres	—	—	(575)
TOTAL	\$ (2,882)	\$ 1,455	\$ (12,274)
		\$ (1,427)	
		—	
		(1,427)	
		(471)	
		\$ (956)	
		(en milliers de dollars)	
Total	Total	Total	1986
1987	1987	1986	

L'Administration a recouvré auprès de ses assureurs \$2,853 mille en tant que règlement au complet de la perte en propriété causée par l'affaissement du mur Robin Hood au cours de 1983-1984.

5. Placements à long terme

Les placements à long terme, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir par la Voie maritime du Saint-Laurent et la traversée canadienne du Pont des Mille-Iles, se détaillent comme il suit au 31 mars :

(en milliers de dollars)		1987	1986
— Obligations du Canada	Coût, échéance à diverses dates jusqu'en 1989	\$ 8,872	\$ 15,810
	Valeur au pair		
	\$9,000 (1986 — \$16,000)		
	Valeur au marché \$9,374 (1986 — \$16,016)		
— Bons du trésor, échéance en mars 1988	Valeur au marché \$3,732	3,732	—
	Certificats de placement, échéance en mars 1990	5,000	—
Valeur au marché \$5,000		\$ 17,604	\$ 15,810

6. Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants :

Nombre d'actions	Coût	1987		1986	
		15	8	1	8
		L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)		Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	
				La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)	

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1987, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé \$595,000 (1986 — \$581,000). Au 31 mars 1987, la somme de \$63,000 n'était pas réglée (1986 — \$76,000).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1986 — \$131,000; 1985 — \$307,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1987, \$11.5 millions (1986 — \$11.6 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1986-1987 s'est élevé à \$525,000 (\$525,000 en 1985-1986).

8. Immobilisations

Taux d'amortissement		Coût		Amortissement cumulé		Valeur nette	

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe "C" de la partie I de la Loi sur l'administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouvernement en conseil.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les engagements dans l'avis des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

d) Prestations de cessation d'emploi

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

e) Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

f) Pont des Mille-Iles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Iles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chet du Canada. Les dépenses en capital effectuées subsequmment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non réparis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

g) Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

h) Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

3. Dépôt en fidéicommis

En attendant l'achèvement de l'opération visant le règlement avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a transféré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommis, et une somme équivalente fait partie des frais courus.

4. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars :

	1987	1986
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5 1/2%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$28,000, capital et intérêts réunis	\$ 155	\$ 173
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$33,952	102	136
	\$ 257	\$ 309

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

	1987		1986
	Pont des Mille- Iles		Total
	Voie Maritime		
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :			
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	\$ (7,215)	\$ 653	\$ (6,562)
Ajouter les éléments sans incidence sur l'encaisse :			
Amortissement	10,360	32	10,392
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	789	—	789
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les quasi-espèces	(8,347)	(685)	(9,032)
Recouvrement d'une réclamation d'assurance	2,853	—	2,853
Encaisse utilisée à des activités d'exploitation	(1,560)	—	(1,560)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Capital d'apport	13,200	—	13,200
Encaisse provenant des activités de financement	13,200	—	13,200
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Réduction des débiteurs à long terme	52	—	52
Achat de bons du trésor	(3,732)	—	(3,732)
Achat de certificats de placement à long terme	(5,000)	—	(5,000)
Immobilisations	(16,654)	—	(16,654)
Produits à l'aliénation de placements	6,938	—	6,938
Produits à l'aliénation d'immobilisations	283	—	283
Encaisse en provenance (utilisée pour) des activités d'investissement	(18,113)	—	(18,113)
Augmentation (diminution) de la situation de l'encaisse Situation de l'encaisse au début de l'exercice	(6,473)	—	(6,473)
Situation de l'encaisse à la fin de l'exercice	\$ 10,934	\$ —	\$ 10,934
Composantes de l'encaisse :			
Encaisse et dépôts à terme	\$ 9,071	\$ —	\$ 9,071
Dépôt en fidéicommiss	1,863	—	1,863
Obligations du Canada	—	—	—
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice	\$ 23,148	\$ —	\$ 23,148
Actif à court terme	15,198	(1,389)	13,809
Passif à court terme	\$ 7,950	\$ 1,389	\$ 9,339

ETAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

	1987	1986
Secteur	Montréal-	Montréal-
lac Ontario	Welland	Welland
Secteur	Voie	Voie
Maritime	Pont des	Pont des
Iles	Mille-	Mille-
Total	Total	Total
Revenus		
Péage	\$ 24,874	\$ 27,133
Baux et permis	490	2,030
Autres	1,308	464
	26,672	29,627
Dépenses		
Exploitation	6,352	10,098
Entretien	8,926	12,376
Administration	4,442	4,784
Bureau central	3,998	4,586
Amortissement	4,652	5,708
Prestations de cessation d'emploi	331	458
	28,701	38,010
Bénéfice (perte) d'exploitation avant les éléments inhabituels	(2,029)	(8,383)
Éléments de récupération (dépense) inhabituels (note 13)	(2,882)	1,455
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4,911)	(6,928)
Revenus de placement	2,153	2,471
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	(2,758)	(4,457)
Recouvrement d'une réclamation d'assurance (note 13)	—	2,853
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	\$ (2,758)	\$ (1,604)
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	\$ 219,251	\$ (2,041)
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	4,362	(653)
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	\$ 223,613	\$ (2,694)

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

ETAT DU DÉFICIT

	1987	1986
Pont des	Iles	Iles
Mille-	Mille-	Mille-
Voie	Voie	Voie
Maritime	Maritime	Maritime
Total	Total	Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	\$ 219,251	\$ (2,041)
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	4,362	(653)
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	\$ 223,613	\$ (2,694)

au 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

Actif

	1987	1986
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	\$ 9,071	\$ 2,248
Dépôt en fidéicommiss (note 3)	1,863	1,863
Obligations du Canada	—	13,296
Débiteurs	8,340	1,526
Intérêts courus à recevoir	985	1,726
Stocks de fournitures	2,889	2,779
Débiteurs à long terme (note 4)	23,148	23,438
	257	309
Placements		
Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)	17,604	15,810
Filiales (note 7)	13,000	13,000
	10	10
Immobilisations (note 8)	30,614	28,820
	598,739	592,760
	\$652,758	\$645,327
Passif		
À court terme		
Créditeurs	\$ 4,339	\$ 4,869
Frais courus (note 3)	9,470	10,468
	13,809	15,337
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues	11,718	12,250
Intérêts reportés (note 9)	210,000	210,000
	221,718	222,250
	235,527	237,587
Eventualités (note 12)		
Avoir du Canada		
Capital d'apport (note 9)	638,150	624,950
Déficit	(220,919)	(217,210)
	417,231	407,740
	\$652,758	\$645,327

Approuvé :

le Président
W.A. O'NEIL

le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

CANADA



Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1987 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1987 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la partie XII de la Loi sur l'Administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-Vérificateur général

Ottawa, Canada
le 15 mai 1987

Le cargo "Hugo Oldendorf" dans l'écluse de Saint-Lambert en septembre 1986.



Immédiatement après que l'honorable John C. Crosbie eût annoncé, à la fin de novembre 1986, que le gouvernement fédéral finançait le programme de réfection du canal de Welland au coût de 175 millions \$, des appels d'offre ont été lancés pour les travaux devant être menés au cours de l'hiver 1986-1987. En conséquence, huit contrats ont été adjugés et les travaux ont débuté sans délai.

Entre décembre 1986 et mars 1987, on a consacré 6,587 millions \$ à renforcer, stabiliser et recouvrir les murs des écluses; 1,676 millions \$ à stabiliser les murs d'approche et 2,877 millions \$ à des ouvrages auxiliaires, notamment la relocation de la prise d'eau derrière l'écluse 7. Les coûts d'ingénierie, de génie-conseil et autres déboursés connexes ont atteint 2,886 millions \$, ce qui porte le coût total à 14,3 millions \$ pour cette période.

Le projet de Welland exige une forte densité de main-d'oeuvre; on a estimé qu'il avait créé, l'hiver dernier, entre 400 et 500 emplois directs — chiffre qui devrait doubler à chacune des six prochaines années.

L'Administration a formé un Groupe d'Administration du Programme de réfection du canal de Welland; on a déplacé de Montréal à St. Catharines la Section des structures maritimes de la Direction des services de génie, chargée d'effectuer les travaux de design.

AUTRES POINTS

Dans un autre domaine, on note qu'à la fin de février 1987, l'administrateur de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (E.-U.) et le président de l'Administration de la voie maritime, à la tête d'une nombreuse délégation de représentants des ports des Grands Lacs, d'armateurs et d'autres services de la Voie maritime, ont entrepris une mission commerciale dans cinq villes de l'Europe du Nord. C'était la deuxième tournée de ce genre entreprise par l'Administration des Grands Lacs-Saint-Laurent offre aux usagers désirant atteindre le centre industriel et agricole de l'Amérique du Nord. Ces nouveaux efforts de commercialisation de la Voie maritime visent à combattre le récent déclin du trafic et cette mission commerciale a été bien accueillie par les personnes invitées à ses réunions. Il est, bien sûr, impossible d'évaluer l'augmentation réelle du tonnage qui pourrait résulter de ces initiatives, lesquelles fournissent d'excellentes occasions de promouvoir la fiabilité et la sécurité de la Voie maritime à l'étranger.

Sur la question importante des péages, nous avons convenu avec les E.-U., en 1986, que les taux de 1987 et 1988 resteraient au même niveau qu'en 1983 sur la section commune M.L.O. Ces taux auront donc été gelés pendant une période de cinq ans. Toutefois, sur le canal canadien de Welland, cause principale des déficits de l'Administration, on a décidé de majorer les péages d'une moyenne de 8% en 1987 et en 1988. Cette hausse, qui augmente d'environ 4% les taux versés par les navires qui franchissent les deux sections, ne réussira pas à combler le déficit de l'Administration, mais les quelque 2,5 millions \$ qu'elle rapportera chaque année allégeront le fardeau financier de l'Administration.

En revoyant l'année, et en tenant compte des difficultés qui assaillaient récemment la Voie maritime, on peut espérer que 1986 aura marqué un tournant. Bien sûr, l'Administration se réjouit de la confiance que le gouvernement fédéral a témoignée envers la Voie maritime en appuyant le Programme de réfection du canal de Welland. Lorsque le Ministre des Transports annonçait qu'on entreprendrait ce projet, "qui vise à assurer que cette voie navigable intérieure demeurera sûre et fiable pendant encore de nombreuses années", il mentionnait aussi que le gouvernement "est fermement décidé à protéger le statut de la Voie maritime et à continuer à en faire un élément viable et intégral du réseau de transport du Canada". Cette déclaration a été fort appréciée par l'Administration et, sûrement, par les nombreux usagers de cette voie navigable unique.



Photo : Arlette Strubbe
La mission commerciale de 1987 : L'auditoire inversé

millions \$ de compagnies d'assurance a contribué à réduire le déficit de l'Administration à 4,4 millions \$ en regard d'une perte budgétisée de 15,9 millions \$. Quant au Programme de réfection du canal de Welland, nous avons dépensé 14,3 millions \$ au 31 mars et le gouvernement fédéral a versé 13,2 millions \$ au cours de l'année; l'autre 1,1 millions \$ sera recouvert à même les crédits votes pour 1987-1988.

Étant donné une légère augmentation du trafic prévue pour la saison courante et la majoration des péages sur le canal de Welland, nous devrions percevoir des revenus supplémentaires en 1987. Toutefois, le montant ne suffira probablement pas à compenser les dépenses anticipées; le budget d'exploitation et d'entretien pour l'exercice 1987-1988 entrevoit une perte de 9,8 millions \$. Cependant, l'Administration a confiance que, pour la dixième année consécutive, elle n'aura pas besoin de recourir à l'aide du gouvernement fédéral à des fins d'exploitation et d'entretien.

L'EXPLOITATION

La saison de navigation a débuté le 3 avril 1986 sur les deux sections de la Voie maritime. Grâce à une débâcle hâtive, les aides à la navigation étaient en place le 5 avril et la Voie maritime a commencé ce jour-là à fonctionner 24 heures sur 24.

La navigation a pris fin le 26 décembre sur le canal de Welland et le 27 décembre sur la section M.L.O. La période de fermeture a été sans histoire, même si les glaces ont épaissi vers la mi-décembre sur le canal de la Rive sud et dans le secteur des écluses américaines à Massena. Durant la seconde partie de décembre, une température modérée a permis à tous les navires qui le voulaient de sortir de la Voie maritime avant le gel.

Bien que les procédures usuelles de fermeture aient été en vigueur, la température clémente a permis à l'Administration de lever l'imposition des primes de passage tardif entre les 18 et 21 décembre inclusivement. Les navires empruntant la section M.L.O. après le 21 décembre ont été acceptés suite à des ententes spéciales.

Aucun accident grave ni interruption sérieuse n'a entravé la navigation en 1986; néanmoins, en novembre et en décembre, les navires à tirant maximum ont éprouvé quelques légers délais à cause des bas niveaux d'eau à l'extrémité est du lac Saint-Laurent. Cette situation a été causée par le débit élevé du lac Ontario, lequel, combiné à des vents d'est, tend à faire baisser le niveau d'eau en amont de l'écluse Eissenhower. Le débit du lac Ontario a été plus fort que d'habitude en raison de la nécessité de contrôler le niveau de ce lac.

Pour ce qui est de l'entretien, plusieurs projets importants ont été entrepris en plus des travaux usuels. Sur la section M.L.O., plusieurs dispositifs d'arrêt aux écluses ont été renforcés. Le programme de remplacement des arbres de couche dans les poulies des ponts levants a été complété et un gabion endommagé du pont Saint-Louis a été remplacé.

Le nouveau système de contrôle de la circulation sur le canal de Welland a été mis en service au début de décembre. Des modifications définitives y seront apportées en 1987.

LE PROGRAMME DE RÉFECTION DU CANAL DE WELLAND

Le lancement, en 1986, des grands travaux de réfection du canal de Welland marque probablement le plus important entrepris depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. Il s'agit de la phase initiale d'un projet de sept ans qui comportera des réparations d'envergure à presque toutes les structures du canal et qui vise à assurer la fiabilité et l'intégrité du canal pendant de longues années.

En termes généraux, on peut diviser les travaux en quatre catégories:

a) Le renforcement et la stabilisation des murs d'écluses.

b) La restauration des murs d'écluses.

c) La stabilisation des murs d'approche en amont et en aval des écluses.

d) La réfection des structures auxiliaires et la stabilisation des berges du canal.

La plupart de ces travaux seront effectués durant la saison morte.

Le programme de réfection du canal de Welland : Les ouvriers exposent l'arrière du mur est de l'écluse 3, lequel a été renforcé pendant l'hiver.

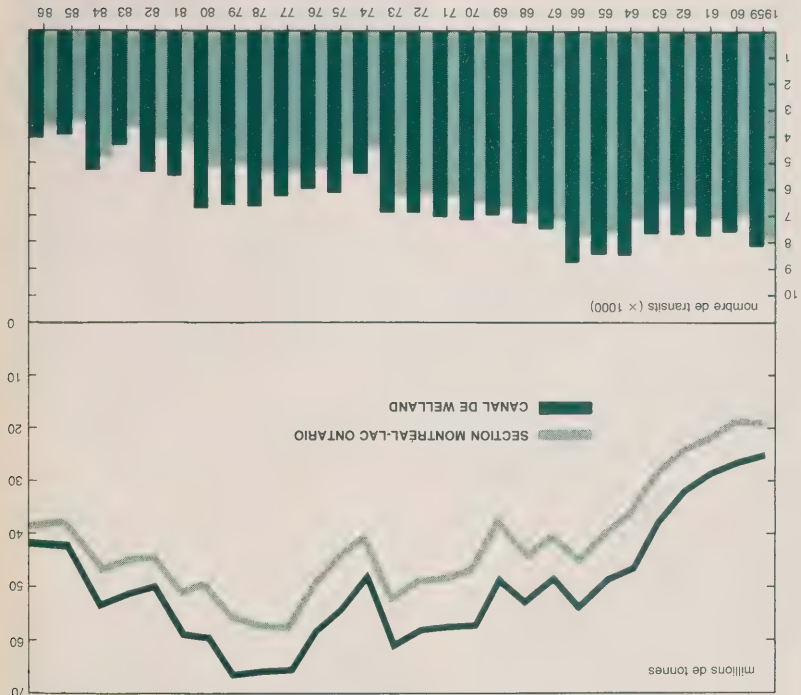


Les dépenses totales ont été de 65,3 millions \$ comparativement aux prévisions budgétaires de 75,5 millions \$. Ces variantes favorables sont attribuables à une réduction des effectifs dans les secteurs de l'exploitation et de l'entretien, ainsi qu'à l'imputation de coûts d'ingénierie et de projets spéciaux d'entretien au Programme de réflexion du canal de Welland. De même, le recouvrement d'un montant de 2,9

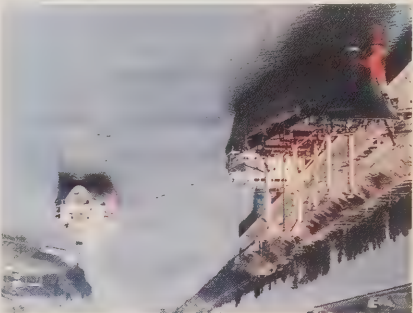
montant budgétisé de 59,6 millions \$.

Les recettes globales de l'Administration au cours de l'exercice 1986-1987, y compris les revenus de placements, se sont élevées à 60,9 millions \$ en regard d'un

LES FINANCES



Les cargos océaniques ont complété plus de 1,418 transits du canal de la Rive Sud en 1986.



manifeste quelques indices qu'une reprise modeste pointe à l'horizon.

En bref, le trafic de la Voie maritime, quoique toujours à un niveau inférieur à ceux enregistrés à la fin des années 1970, a montré des signes encourageants en 1986 et sa remontée semblerait être amorcée. De plus, sauf imprévu, la saison de 1987

En 1986, la section M.L.O. a compté 3,307 transits de navires, soit une augmentation de 3,4%.

En 1986, la section M.L.O. a compté 3,307 transits de navires, soit une augmentation de 7% par rapport à 1985 et le canal de Welland, 3,959, soit une

années, constitue aujourd'hui un élément majeur du trafic de la Voie maritime.

sur le canal de Welland. Cette catégorie, qui a augmenté sans cesse ces dernières années, constitue aujourd'hui un élément majeur du trafic de la Voie maritime.

Les "autres expéditions en vrac" ont augmenté d'environ un million de tonnes sur les deux sections, soit 8,4 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 9,6 millions sur la section M.L.O. et sur le canal de Welland, ont été presque identiques au cours des deux dernières années. La plus grande partie de cette catégorie de cargaisons est composée de fer et d'acier usinés et on constate que, malgré la baisse générale des importations d'acier aux E.-U., la Voie maritime a surpassé presque tous ses concurrents pour le mouvement de ces denrées en maintenant ce tonnage au niveau de 1985.

LE TRAFIC

Le volume des marchandises ayant emprunté la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime au cours de la période de navigation de 1986 a atteint 37,6 millions de tonnes, soit 0,7% de plus que l'année précédente. Sur le canal de Welland, le trafic a diminué quelque peu pour s'établir à 41,6 millions de tonnes, soit 0,6% de moins qu'en 1985. Ces volumes sont nettement inférieurs à la moyenne de la décennie, qui est de 48 et 55 millions de tonnes respectivement, mais ils représentent une stabilisation souhaitable du trafic à la suite de la chute inattendue de 20% enregistrée en 1985. En outre, un examen de ces chiffres révèle que la baisse du trafic sur la Voie maritime n'est pas attribuable à une perte de clientèle vers d'autres modes de transport, mais qu'elle résulte surtout des modifications des forces de l'offre et de la demande ainsi que du déclin général du commerce de certaines denrées en vrac, notamment les céréales et le minerai de fer qui ont toujours constitué la plus grande partie des cargaisons sur la Voie maritime. De fait, nous avons maintenu ou amélioré notre part du marché pour les cargaisons de céréales américaines, de minerai de fer, de fer et de produits de l'acier. En outre, l'augmentation soutenue d'autres marchandises en vrac (sel, pierre, argile, produits du pétrole, etc.) est une autre indication de notre forte position concurrentielle.

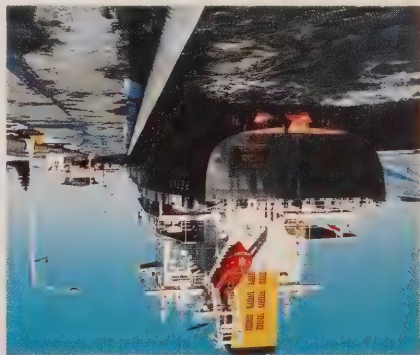
En 1986, le trafic des céréales sur la Voie maritime a atteint 17 millions de tonnes, soit un niveau égal à celui de 1985, mais bien inférieur aux 24,4 millions de tonnes de 1984. Les principaux facteurs qui ont contribué à cette situation ont été la baisse

continue de la demande mondiale due à l'auto-suffisance croissante des régions importatrices, le conflit entre les E.-U. et la Communauté européenne qui nuit aux exportations de céréales de l'Amérique du Nord, ainsi que l'échec jusqu'à présent des programmes américains de promotion des exportations de céréales. D'autres facteurs sont intervenus dont la Loi sur le transport des céréales canadiennes de l'Ouest, qui semble avoir favorisé les débouchés du Pacifique, et l'interruption de la manutention des céréales à Thunder Bay qui a eu lieu à la fin de la saison de 1986. Ainsi, malgré une augmentation globale des exportations de céréales canadiennes en 1986, qui sont passées de 21,7 millions de tonnes l'année précédente à 25,1 millions de tonnes, 12,2 millions ont emprunté le canal de Welland, soit 46% du total contre 49% par les ports du Pacifique. Pour la deuxième année consécutive, la part des exportations des ports de la côte Ouest dépasse celle de la Voie maritime.

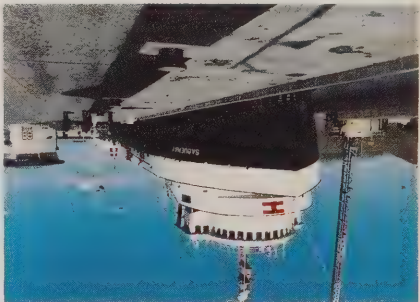
Le total des exportations de céréales américaines en 1986 est tombé à 74 millions de tonnes comparativement au niveau déjà bas de 86 millions en 1985. Cependant, même si les expéditions des E.-U. par le canal de Welland ont baissé de 9%, à 4,8 millions de tonnes, la part de la Voie maritime est montée de 6,2% à 6,6%. Par contre, la portion des céréales américaines passant par les ports de l'Atlantique et du Pacifique a diminué en 1986.

La récession continue de l'industrie américaine de l'acier, en particulier dans la région des Grands Lacs, a entraîné une baisse d'un million de tonnes des expéditions de minerai de fer du Québec/Labrador aux E.-U., lesquelles se chiffraient à 3,7 millions de tonnes en 1986. Néanmoins, cette baisse est en grande partie attribuable au fléchissement de la demande, et non pas à une perte du trafic du minerai canadien aux mains des concurrents de la Voie maritime. Par exemple, le minerai de fer du Mesabi a diminué de 9 millions de tonnes en 1986 et sa part du marché américain est tombée de 73,4% à 70,4%. Il faut également noter que les aciéries canadiennes situées à Hamilton ont reçu une plus grande quantité de minerai par la Voie maritime que l'année précédente, soit plus de 50% du total des 8 millions de tonnes ayant emprunté la section M.T.O. — surpassant pour la première fois les expéditions de minerai à des ports américains. Le trafic du minerai de fer sur le canal de Welland a atteint 5,8 millions de tonnes, soit une réduction de quelque 14% par rapport à 1985.

Le charbon, une autre denrée importante pour la Voie maritime, s'est maintenu aux niveaux de 1985, soit 0,61 million de tonnes sur la section M.T.O. et 5,8 millions sur le canal de Welland.



Le cargo yougoslave "Peika" à l'écluse d'Iroquois, en route vers l'Atlantique à la fin décembre 1986.



Le lacquier canadien "Saguenay" à l'écluse d'Iroquois en novembre 1986.

En revoyant l'année 1986 et en tenant compte des difficultés qui ont assailli la Voie maritime ces dernières saisons, je ne puis m'empêcher de penser que l'année a marqué un tournant. Bien sûr, je suis particulièrement heureux de la confiance que le gouvernement fédéral a témoignée envers la Voie maritime en appuyant notre Programme de réfection du canal de Welland. Le 28 novembre 1986, lorsque vous avez annoncé que l'Administration entreprendrait ce projet, "qui vise à assurer que cette voie navigable intérieure demeurera sûre et fiable pendant encore de nombreuses années", vous avez aussi souligné que "ce gouvernement est fermement décidé à protéger le statut de la Voie maritime et à continuer à en faire un élément viable et intégral du réseau de transport du Canada". Cette déclaration a été fortement appréciée par l'Administration et, j'en suis sûr, par les nombreux usagers qui profitent de l'existence de cette voie navigable unique.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.



W.A. O'Neill



Le Premier ministre du Canada, le très honorable Brian Mulroney, le président de l'Administration de la voie maritime, M. W.A. O'Neill, et M. Bernard Lamarre, président de la Commission du centenaire de l'ingénierie, ont été photographiés lors du lancement de l'année du centenaire en janvier dernier. La construction de la Voie maritime a été reconnue comme étant l'une des dix réalisations les plus exceptionnelles du génie canadien.

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 15 juin 1987

L'honorable John C. Crosbie, C.R., C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1987.

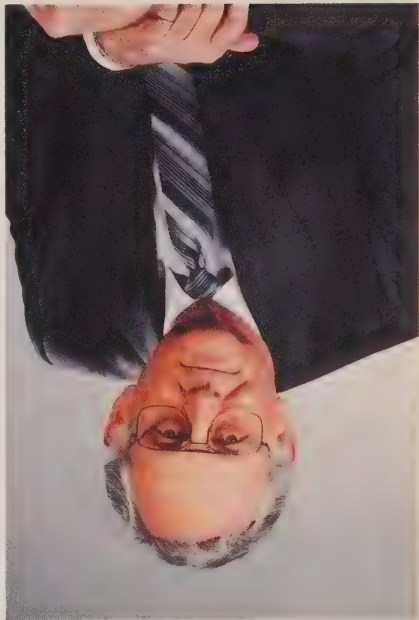
Je crois que nous pouvons revoir les événements qui se sont déroulés l'an dernier avec une grande satisfaction - surtout si l'on tient compte des difficultés que nous avons éprouvées au cours des deux saisons précédentes. Le trafic de la Voie maritime, qui a connu un lent départ, s'est accéléré d'une façon étonnante vers la fin de 1986, pour atteindre un total de 37,6 millions de tonnes sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) et 41,6 millions de tonnes sur le canal de Welland. Bien sûr, ces tonnages restent encore bien inférieurs à la moyenne des dix dernières années, mais ils laissent entrevoir que le déclin inattendu de 20% qui s'est produit en 1985 s'est arrêté.

Du côté financier, la tournure des événements semble également encourageante. Les recettes globales de l'Administration, y compris les revenus de placements, ont atteint 60,9 millions \$ en 1986-1987 en regard de 57 millions \$ l'année précédente. Les dépenses totales se sont élevées à 65,3 millions \$ comparativement à nos prévisions budgétaires de 75,5 millions \$. Le déficit enregistré pour l'année a été de 4,4 millions \$, soit une réduction sensible par rapport à celui de 25,2 millions \$ pour l'année 1985-1986.

Pour ce qui est de l'exploitation, les conditions ont été favorables en 1986. La navigation a débuté le 3 avril sur les deux sections; le 5 avril, la Voie maritime fonctionnait 24 heures sur 24. La fermeture du canal de Welland a eu lieu le 26 décembre et celle de la section M.L.O., le 27 décembre. La saison a pris fin sans incident et tous les navires qui ont voulu sortir du système avant le gel ont pu le faire. L'année 1986 s'est déroulée sans contretemps sérieux et sans interruption de la navigation.

Un événement d'une importance particulière l'an dernier a été le lancement d'un programme de réfection du canal de Welland. C'est la première phase d'un projet de sept ans qui prévoit des réparations d'urgence à presque toutes les structures du canal. Comme vous le savez, ce projet de 175 millions \$ sera entièrement financé par le gouvernement fédéral.

Sur la question importante des péages, nous avons convenu avec les E.-U. en 1986 que les taux de 1987 et de 1988 resteraient les mêmes qu'en 1983 sur la section communale de M.L.O. — soit un gel d'une durée de cinq ans. Toutefois, sur le canal canadien de Welland, cause principale des déficits de l'Administration, nous avons décidé de majorer les taux d'une moyenne de 8% en 1987 et en 1988. Cette majoration, équivalant à une hausse de 4% pour les navires qui empruntent les deux sections, ne réussira pas à éliminer le déficit de l'Administration, mais elle rapportera un montant de l'ordre de 2,5 millions \$ chaque année, ce qui contribuera à alléger le fardeau financier de l'Administration.



PERSONNEL DE DIRECTION

H.T. FERGUSON	Ingénieur en chef	W.A. O'NEIL	Président
R.J. FORGUES	Contrôleur et trésorier	G. LANIEL	Vice-président
J.M. KROON	Directeur de l'exploitation et de l'entretien	W.F. BLAIR	Membre
K. OGLESBY	Directeur de la planification	J.B. McLEOD	Vice-président, Région ouest
C.G. TRÉPANIER	Directeur du personnel et de l'administration	E.J. ROSSI	Vice-président, Région est
N.B. WILLANS	Avocat-conseil	V.C. DURANT	Secrétaire

BUREAUX

Région est	Ecluse de Saint-Lambert Saint-Lambert, Québec J4P 3N7	Région ouest	508, avenue Glendale St. Catharines, Ontario L2R 6V8
Siège social	360, rue Albert Ottawa, Ontario K1R 7X7	Bureau principal	202, rue Pitt Cornwall, Ontario K6J 3P7

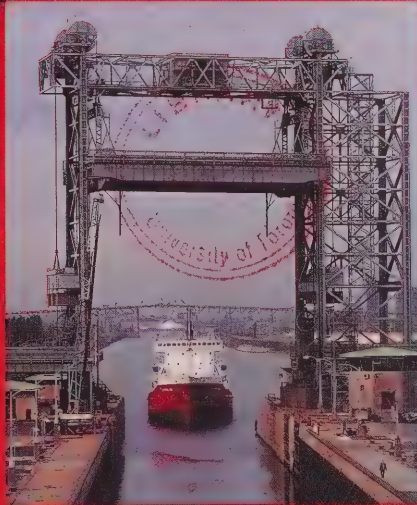


RAPPORT ANNUEL 1986-1987

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

CA1
TA56
- A55

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1987-1988



EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Eastern Region

St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

COVER PHOTOS: Jacques Séguin

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert
Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 13, 1988

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport



Dear Sir:

In accordance with the provisions of Section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1988.

Traffic on the Seaway last season showed definite signs that a slow but gradual recovery from the effects of the 1981-82 economic recession is underway. Final totals for the year came to just under 40 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section and 42.7 million on the Welland. These figures represent an increase of 6.4% and 2.7%, respectively, over 1986.

Particularly encouraging was the significant upward trend in our two major commodities, grain and iron ore. Canadian grain, for example, was up more than 13% while the increase in U.S. grain shipments was almost 10%.

Financially, also, the fiscal year 1987/88 turned out better than had been anticipated. Total income, including investments, amounted to \$65 million while expenses came to \$70.5 million. As a result, the Authority experienced a deficit of some \$5.5 million, considerably below the \$9.8 million which had been estimated at the beginning of the year. And, despite the deficit, the company, for the tenth year in a row, was able to cover its operating expenses from self-generated funds.

During the 1987 season, the freeze on tolls on the M.L.O. section remained in effect and will continue through 1988, thereby maintaining the same rate for a period of six years in all. On the Welland, an 8% increase was applied last season and a further 8% is to be implemented for 1988.

Conditions on the operational side were also favourable during 1987, with the M.L.O. section opening on March 31 and Welland one day later. During the year, there were no major accidents or interruptions to navigation. Closing of the season took place on the two sections on December 24 and December 28, respectively, and proved quite uneventful with little or no ice in evidence.

The Welland Rehabilitation Program completed its second year of the seven-year effort. Total expenditures for fiscal 1987/88 amounted to \$24.8 million



compared to \$14.3 million for the first year of the program. These expenditures continue to be funded by the Federal Government.

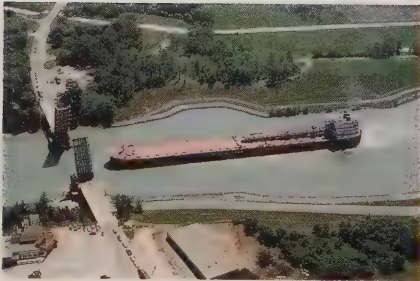
Finally, I am pleased to report that in October of 1987 a settlement was reached between the Authority and its Union, The Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which will be effective to December 31, 1989. As a result, shippers will be able to make plans with assurance that labour disruptions will not occur during the three-year contract period.

All in all, 1987/88 was an encouraging year for the Authority and we are hopeful that 1988/89 will turn out to be of a similar nature.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'W.A. O'Neil', with a stylized, cursive script.

W.A. O'Neil



A Canadian self-unloading laker transiting the Welland Canal.

TRAFFIC

Although Seaway cargo movements remain well below the record levels that were achieved during the late 1970's, there have been encouraging signs over the last two seasons that our traffic is gradually recovering from the adverse effects of the 1981-82 economic recession. In 1987, shipments on the Montreal-Lake Ontario section totalled just under 40 million tonnes, up 6.4% from the previous year. On the Welland, the traffic reached 42.7 million tonnes which was 2.7% higher than 1986.

Of particular significance was the improved performance of the two major Seaway commodities — grain and iron ore. Grain traffic on both sections of the system rose by 13% over the 1986 season, while iron ore was up by almost 19% on the M.L.O. section and by close to 6% on the Welland.

The increase of more than 1½ million tonnes in Canadian grain on both sections was especially impressive, reaching 13.2 million tonnes on the M.L.O. and 13.8 million on the Welland. In percentage terms, this was 13% higher than the previous season. U.S. grain also performed well, with 5.1 million tonnes moving through the M.L.O. and 5.3 through the Welland section — some 9.5% above 1986. This increase in Seaway grain shipments took place despite intensely competitive world market conditions which are complicated by heavily subsidized exports from the European Community. Other factors which influenced Seaway grain exports last year were the Canadian Western Grain Transportation Act which continues to favour Pacific outlets to the detriment of eastbound rail and water movements and the grain delivery problems to Thunder Bay elevators. Given these adverse circumstances, the 13% rise in Seaway grain traffic seems even more remarkable.

Also of interest was the more than 1.5 million tonne increase in iron ore through the M.L.O. — to 9.6 million — the highest level reached since 1984. This improvement took place despite the continued recession in the American steel industry, particularly in the Great Lakes region, and reflects the fact that the Seaway's share of U.S. receipts improved considerably relative to alternative routes, particularly the U.S. Atlantic. Another noteworthy development last season was the jump from 0.5 million in 1986 to almost 1.3 million tonnes for iron ore from Latin America moving through the Seaway.

In contrast to grain and iron, coal tonnages declined somewhat — by about 2% on the Welland to 5.6 million tonnes. And, unfortunately, what looked like a promising new traffic development in coal downbound through the M.L.O. section, has tapered off in recent years to less than 250 thousand tonnes in 1987 compared to the 1.7-million level attained in 1981.

After some years of steady growth, the category of "other bulk" products such as coke, petroleum, stone, salt, etc., also registered a decline — to 7.6 million tonnes on the M.L.O. and 8.6 on the Welland or about 10% below 1986.

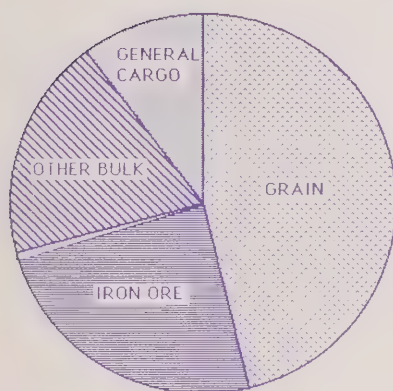
Finally, general cargo, the Seaway's high-value traffic, fell by about 5% on the Welland to just over 3 million tonnes but totalled over 4 million on the M.L.O., a slight increase over 1986. It is worth mentioning, also, that Seaway shipments upbound through the M.L.O. section of manufactured iron and steel, the main component of the general cargo category, were higher by 8% while competing routes, the U.S. Atlantic and Gulf coasts, all declined.

Looking ahead to the 1988 navigation season, our preliminary forecasts indicate that traffic will be slightly above the levels attained in 1987.

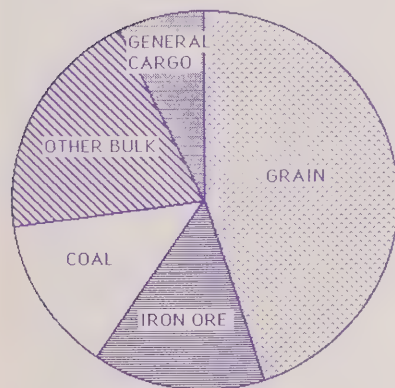
FINANCES

Our 1986/87 Annual Report indicated that a small traffic increase was anticipated during the 1987 navigation season and, in fact, these projections were realized. This improvement in traffic, combined with a tariff increase on the Welland section of 8% (equivalent to 4% for the whole system) generated a total income of \$65,033,000, including amounts realized from investments and other revenue. The total income had been budgeted at \$60,329,000, thus creating a favourable variance of \$4,704,000. Operating expenses had been estimated at \$70,085,000, while the actual expenditures incurred amounted to \$70,521,000, for an unfavourable variance of \$436,000 despite a severe control on expenses.

1987
CARGO DISTRIBUTION



MONTREAL — LAKE ONTARIO



WELLAND CANAL

Source: Economics Section

As a result of these various circumstances, the \$9.8 million loss expected for the 1987/88 fiscal year turned into a lower deficit, amounting to \$5.5 million. This overall improvement produced a modest increase in the Authority's working capital. Hence, the Authority has reached a milestone whereby during a complete decade it has honoured its mandate to cover its operating expenses through self-generated funds. This achievement was attained partly because the Authority was able to continue counting on its investment income as part of its revenue. Had this not been the case, there is no doubt that parliamentary appropriations would have been required from time to time given the limits imposed on tariff increases.

The financial outlook for 1988/89 again is based on a moderate increase in traffic. These projections, coupled with a further tariff increase of 8% on the Welland section, should permit the Authority to continue its pursuit of operating the system without having to seek financial assistance for that purpose. However, in order to assure the success of these endeavours, it is imperative that the Authority continue to rely on its investment income.

OPERATIONS

The Montreal-Lake Ontario section opened to navigation on March 31, 1987 and the Welland Canal on April 1.

Navigational aids in the Montreal-Lake Ontario section were commissioned by April 7 and full, 24-hour operation commenced as of that date.

Closing of the season took place on December 24 for the Montreal-Lake Ontario section and December 28 for the Welland Canal. The period was quite uneventful, with little or no ice in evidence.

The normal closing procedures were kept in place but, because of favourable operating conditions, surcharges for late transit were waived for the period December 18-21, inclusive. Vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after December 21 were accepted subject to a special agreement.

There was one disabled ocean-going vessel that had to be towed from Lake Michigan, arriving at the Montreal-Lake Ontario section after the official closing date. Special arrangements were made for the ship's transit so that it would not be trapped inside the system for the duration of the winter.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1987, Lake levels moderated during the season and high inflows from Lake Ontario, which were prevalent during 1986, were not experienced after July 1987. This helped to stabilize levels in the eastern end of Lake St. Francis, in particular during the fall months, and no delays were experienced by vessels due to low water.

Normal type of maintenance was carried out throughout the year on structures and in navigation channels. Major repairs on St. Louis Bridge, required as a result of a vessel hit in 1985, were completed and the bridge reopened to vehicular traffic in the summer of 1987.

In the Welland Canal a portion of the penstock, which was affected by repairs to the east wall of Lock 7 in 1985, was replaced and normal hydro-electrical power generation in the Authority's power plant was resumed.

In its continuing effort to become more efficient, the Authority re-organized the management establishment in the Operations Division in both Eastern and Western Regions. The organizational structure was modified by combining a number of management functions.

The new Traffic Control Centre at the Welland Canal underwent its first full year of operation. Work was carried out in making some changes and final adjustments. All of this activity was scheduled for completion by the opening of the 1988 season.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

The Minister of Transport announced, in late November 1986, that the Federal Government would fund a \$175 million, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program. The program objective is to ensure that the canal, opened in 1932, will provide reliable and efficient service well into the twenty-first century.

During the first year of the program in 1986-87, a total of \$14.3 million was expended.



The Welland Canal Rehabilitation Program calls for the uncovering of the back face of lock walls prior to the installation of reinforcing rods and ground water drainage systems.



The video displays of the Welland Canal Traffic Control Centre provide a total picture of ship movements.

Since interruptions to navigation are to be avoided if at all possible, most of the work must be carried out during the three-month period from January 1 to March 31. This year, only the rehabilitation of Wharf 12 and the Port Colborne breakwater took place during the navigation season — at a total cost of \$3.842 million.

Last winter, an additional eleven contracts were essentially completed during the non-navigation period. The total expenditure of the Rehabilitation Program this year amounted to \$24,800,000.

Reinforcement and stabilization of the lock walls was of immediate concern and, as of March 1988, only work on the east wall of Lock 7 and the walls of Lock 8 remain to be completed. Restoration of the face of various lock chamber walls was begun in earnest with five contracts completed.

The number of jobs generated last winter by this highly labour-intensive program is estimated at between 600 and 700.

Administration of this major rehabilitation of the Welland section of the Seaway is being carried out by Authority personnel located in St. Catharines, Ontario.

OTHER MATTERS

Seaway tolls on the Montreal-Lake Ontario section remained at the 1983 level during 1987 and this freeze will continue for the 1988 season. These rates will, therefore, have remained unchanged for a period of six years, notwithstanding significant increases that have taken place in the costs of providing the Seaway service.

On the Welland section, tolls were increased by about 8% last season and another 8% will be applied in 1988. These changes result in a yearly increase of about 4% for vessels transiting both sections of the Seaway.

Following the successful joint trade mission to Northern Europe in February 1987, the St. Lawrence Seaway Authority and the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation organized a marketing presentation that was held in Chicago on October 1, 1987. This meeting included many representatives from the Seaway/Great Lakes region and from other countries as well. It was designed to acquaint both the Seaway's long-term customers and potential new ones with the many benefits available to users of the system and the recent actions which have been taken to ensure that the waterway will continue to provide safe and efficient service in the years to come.

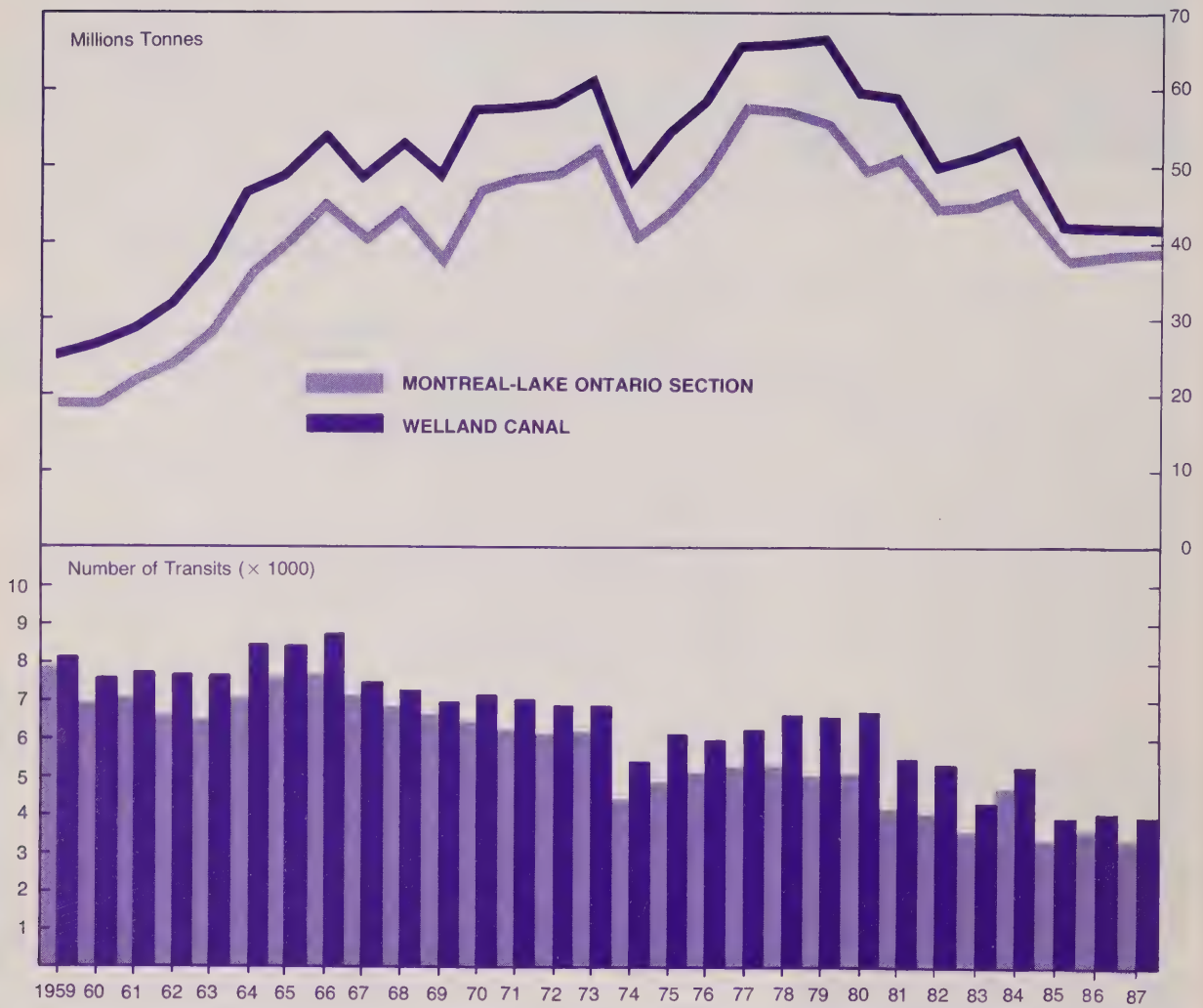
Also, it should be mentioned that during the year, the President of the Authority committed the organization to provide a leadership role in determining ways to make better use of the system. An initial meeting with a small task force from the shipping industry was held in the fall of 1987 and an action plan is now being developed to deal with short and long range issues concerning the future of the Seaway.

To conclude this review of the fiscal year 1987/88, it is appropriate to comment about management-employee relations during the period. We are pleased to advise that in October of 1987 a settlement was reached between the Authority and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which will be effective to December 31, 1989. Both parties are to be congratulated for successfully completing a rather arduous period of negotiations. All Seaway personnel, in fact, are to be commended on the excellent performance that was recorded during the past season.



President W.A. O'Neil during an inspection tour of rehabilitation work at the Welland Canal in February 1988. (Photo: The Standard, St. Catharines, Ont.)

CARGO TONNAGES AND VESSEL TRANSITS



AUDITOR'S REPORT



AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1988 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1988 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



The "Montréalais" in St. Lambert Lock, summer of 1987 (Photo: Jacques Séguin).

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. Myers'.

D. Larry Myers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 18, 1988

BALANCE SHEET

As at March 31, 1988 (in thousands of dollars)

Assets	1988	1987
Current		
Cash and term deposits	\$ 13,417	\$ 9,071
Deposit in trust (Note 3)	—	1,863
Accounts receivable	7,283	8,340
Accrued interest receivable	1,526	985
Supplies inventory	<u>2,846</u>	<u>2,889</u>
	<u>25,072</u>	<u>23,148</u>
Long-term receivables (Note 4)	<u>203</u>	<u>257</u>
Investments		
Long-term investments (Note 5)	19,940	17,604
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	13,000	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	<u>10</u>	<u>10</u>
	<u>32,950</u>	<u>30,614</u>
Fixed (Note 8)	<u>544,731</u>	<u>585,539</u>
	<u><u>\$602,956</u></u>	<u><u>\$639,558</u></u>
 Liabilities		
Current		
Accounts payable	\$ 4,571	\$ 4,339
Accrued liabilities (Note 3)	<u>9,475</u>	<u>9,470</u>
	<u>14,046</u>	<u>13,809</u>
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 6)	12,120	11,718
Deferred interest (Note 9)	<u>—</u>	<u>210,000</u>
	<u>12,120</u>	<u>221,718</u>
	<u>26,166</u>	<u>235,527</u>
Contingencies (Note 12)		
 Equity of Canada		
Contributed capital (Note 9)	624,950	624,950
Deficit	<u>(48,160)</u>	<u>(220,919)</u>
	<u>576,790</u>	<u>404,031</u>
	<u><u>\$602,956</u></u>	<u><u>\$639,558</u></u>

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988					1987
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	\$ 25,952	\$ 29,676	\$ 55,628	\$ —	\$ 55,628	\$ 52,007
Leases and licenses	563	2,508	3,071	187	3,258	2,610
Other	1,079	761	1,840	1,124	2,964	2,764
	<u>27,594</u>	<u>32,945</u>	<u>60,539</u>	<u>1,311</u>	<u>61,850</u>	<u>57,381</u>
Expenses						
Operating	6,202	10,472	16,674	—	16,674	16,450
Maintenance	10,352	11,912	22,264	288	22,552	21,415
Administration	4,824	5,096	9,920	32	9,952	9,552
Headquarters	3,972	4,864	8,836	36	8,872	8,620
Depreciation	4,370	5,641	10,011	32	10,043	10,392
Employee termination benefits	746	1,012	1,758	—	1,758	789
Other expenses	974	84	1,058	—	1,058	1,427
	<u>31,440</u>	<u>39,081</u>	<u>70,521</u>	<u>388</u>	<u>70,909</u>	<u>68,645</u>
Income (loss) from operations	(3,846)	(6,136)	(9,982)	923	(9,059)	(11,264)
Investment income	2,020	2,474	4,494	146	4,640	4,702
Net income (loss) for the year before extraordinary item	(1,826)	(3,662)	(5,488)	1,069	(4,419)	(6,562)
Insurance claim recovery	—	—	—	—	—	2,853
Net income (loss) for the year	<u>\$ (1,826)</u>	<u>\$ (3,662)</u>	<u>\$ (5,488)</u>	<u>\$ 1,069</u>	<u>\$ (4,419)</u>	<u>\$ (3,709)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988			1987
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$ 223,613	\$ (2,694)	\$ 220,919	\$ 217,210
Loss (net income) for the year	5,488	(1,069)	4,419	3,709
Forgiveness of deferred interest (Note 9)	(177,178)	—	(177,178)	—
Deficit (retained earnings), end of the year	<u>\$ 51,923</u>	<u>\$ (3,763)</u>	<u>\$ 48,160</u>	<u>\$ 220,919</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988			1987
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year before extraordinary item	\$ (5,488)	\$ 1,069	\$ (4,419)	\$ (6,562)
Items not involving cash				
Depreciation	10,011	32	10,043	10,392
Provision for termination benefits	1,758	—	1,758	789
Net change in working capital components other than cash and cash equivalents	542	(1,101)	(559)	(9,032)
Insurance claim recovery	—	—	—	2,853
Cash provided by (used in) operating activities	6,823	—	6,823	(1,560)
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	24,500	—	24,500	13,200
Cash provided from financing activities	24,500	—	24,500	13,200
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	54	—	54	52
Purchase of treasury bills	—	—	—	(3,732)
Purchase of Canada Bonds	(9,053)	—	(9,053)	—
Purchase of long-term investment certificates	—	—	—	(5,000)
Fixed assets	(26,598)	—	(26,598)	(16,654)
Proceeds from disposal of investments	6,716	—	6,716	6,938
Proceeds from disposal of fixed assets	41	—	41	283
Cash used in investing activities	(28,840)	—	(28,840)	(18,113)
Increase (decrease) in cash	2,483	—	2,483	(6,473)
Cash at beginning of year	10,934	—	10,934	17,407
Cash position at end of year	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 10,934
Cash composed of:				
Cash and term deposits	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 9,071
Deposit in trust	—	—	—	1,863
	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 10,934
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 25,072	\$ —	\$ 25,072	\$ 23,148
Current liabilities	16,536	(2,490)	14,046	13,809
	\$ 8,536	\$ 2,490	\$ 11,026	\$ 9,339

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1988

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada towards this program is accounted for by crediting the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides an annual life insurance plan for its employees on a self-insurance basis. Surpluses, premiums and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they apply.

(h) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Deposit in trust

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority had transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount was included in accrued liabilities. The transaction was completed in October, 1987.

4. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1988	1987
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	\$ 135	\$ 155
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	68	102
	<u>\$ 203</u>	<u>\$ 257</u>

5. Long-term investments

The long-term investments at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge, are as follows:

	1988	1987
	(in thousands of dollars)	
— Canada Bonds		
Cost, maturing on varying dates up to 1995	\$ 14,940	\$ 8,872
Par value \$15,000 (1987 - \$9,000)		
Market value \$15,117 (1987 - \$9,374)		
— Treasury Bills, maturing March 1988	—	3,732
(1987 market value \$3,732)		
— Investment Certificates, maturing March 1990	5,000	5,000
Market value \$5,000 (1987 - \$5,000)		
	<u>\$ 19,940</u>	<u>\$ 17,604</u>

6. Deposits in Consolidated Revenue Fund

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1988, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$627,000 (1987 - \$595,000). At March 31, 1988, \$79,000 was outstanding (1987 - \$63,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1987 - \$368,000; 1986 - \$131,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1988, \$5.8 million (1987 - \$11.5 million) in construction costs remained unamortized; during the year a reduction of \$5.3 million was caused by the cancellation of interest as explained in Note 9.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1987-88 amounted to \$525,000 (\$525,000 in 1986-87).

8. Fixed assets

		1988			1987
	Depreciation Rate	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway:					
Land	—	\$ 30,324	\$ —	\$ 30,324	\$ 30,352
Channels and canals	1%	249,108	68,675	180,433	182,924
Locks	1%	236,752	85,138	151,614	153,300
Bridges and tunnels	2%	88,346	37,931	50,415	52,118
Buildings	2%	12,062	6,586	5,476	5,632
Equipment	2-20%	26,538	11,492	15,046	15,999
Remedial works	1%	134,396	26,676	107,720	109,067
Interest during construction (Note 9)	—	—	—	—	32,822
Works under construction	—	2,430	—	2,430	2,019
		<u>779,956</u>	<u>236,498</u>	<u>543,458</u>	<u>584,233</u>
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	279	1,273	1,306
		<u>\$ 781,508</u>	<u>\$ 236,777</u>	<u>\$ 544,731</u>	<u>\$ 585,539</u>

Welland Canal Rehabilitation Program

Following the 1985 incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the system. The report was submitted during 1986 and, as a result a seven-year \$175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years as follows:

1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	TOTAL
(in millions of dollars)							
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

To date the federal government funding has amounted to \$37.7 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1988, \$32.445 million of the approved amount for the first two years was received. The balance of \$5.255 million is included in accounts receivable.

During the course of the 1987-88 fiscal year, the Authority examined in more depth the purpose of the Rehabilitation Program, the intention of the Federal Government to finance the entire program and the recording of the transaction in the books of the Authority.

The Authority has concluded that it is the intention of the Government of Canada not to recover the cost of the Program from the users of the Seaway. Accordingly, the funding received for this program is being deducted from the related costs of the fixed assets, with depreciation to be calculated on the net amount.

During 1986-87, expenditures of \$13.2 million under this program was capitalized and the related funding was treated as contributed capital. These accounts have been restated to reflect the now clarified nature of the program.

9. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, through Transport Vote 2c, both the contributed capital and deferred interest were forgiven by Government of Canada.

The Authority accounted for the deletion of deferred interest through a reduction of its deficit by \$177.2 million as well as write-down of fixed assets by \$32.8 million representing interest capitalized during construction.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1988 and 1987.

As described in Note 8, as a result of clarification of government intent towards funding for the Welland Canal Rehabilitation Program, prior years contributed capital has been reduced by \$13.2 million.

10. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of deferred interest by the Government of Canada (see Note 9) will not result in any tax liability. A confirmation to that effect has been requested from the Minister of National Revenue.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately \$214 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. Should the Authority not receive the above confirmation, this excess would be reduced by approximately \$168 million. The Authority has also accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

Accordingly, no current or deferred tax liability has been set up.

11. Commitments

At March 31, 1988, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$1.7 million (1987 - \$0.8 million).

12. Contingencies

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-four court actions totalling \$26.1 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In previous years, as a result of the breakdown of the Valleyfield Bridge in November 1984, sixty-nine court actions totalling \$23.0 million had been instituted. The Authority is contesting all these claims. However, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1987/88</u>	<u>1986/87</u>	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>	<u>1983/84</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$ 27,594	\$ 26,672	\$ 25,482	\$ 30,560	\$ 28,147
Expenses	<u>31,440</u>	<u>31,583</u>	<u>30,971</u>	<u>33,554</u>	<u>26,822</u>
Operating Profit (Loss)	(3,846)	(4,911)	(5,489)	(2,994)	1,325
Investment Income	<u>2,020</u>	<u>2,153</u>	<u>2,547</u>	<u>3,433</u>	<u>2,371</u>
Net Profit (Loss)	<u>(1,826)</u>	<u>(2,758)</u>	<u>(2,942)</u>	<u>439</u>	<u>3,696</u>
WELLAND SECTION					
Revenue	32,945	29,627	25,653	32,453	30,406
Expenses	<u>39,081</u>	<u>33,702</u>	<u>51,217</u>	<u>39,064</u>	<u>37,134</u>
Operating Profit (Loss)	(6,136)	(4,075)	(25,564)	(6,611)	(6,728)
Investment Income	<u>2,474</u>	<u>2,471</u>	<u>3,305</u>	<u>3,616</u>	<u>3,127</u>
Net Profit (Loss)	<u>(3,662)</u>	<u>(1,604)</u>	<u>(22,259)</u>	<u>(2,995)</u>	<u>(3,601)</u>
TOTAL					
Revenue	60,539	56,299	51,135	63,013	58,553
Expenses	<u>70,521</u>	<u>65,285</u>	<u>82,188</u>	<u>72,618</u>	<u>63,956</u>
Operating Profit (Loss)	(9,982)	(8,986)	(31,053)	(9,605)	(5,403)
Investment Income	<u>4,494</u>	<u>4,624</u>	<u>5,852</u>	<u>7,049</u>	<u>5,498</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$ (5,488)</u>	<u>\$ (4,362)</u>	<u>\$ (25,201)</u>	<u>\$ (2,556)</u>	<u>\$ 95</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 1,457	\$ 1,160	\$ 896	\$ 900	\$ 511
Expenses	<u>388</u>	<u>507</u>	<u>450</u>	<u>446</u>	<u>325</u>
Profit (Loss)	<u>\$ 1,069</u>	<u>\$ 653</u>	<u>\$ 446</u>	<u>\$ 454</u>	<u>\$ 186</u>

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

1987/88 1986/87 1985/86 1984/85 1983/84

(en milliers de dollars)

SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Revenus \$ 27,594
Dépenses 31,440
Bénéfice (perte) d'exploitation (3,846)
Revenus de placements 2,020
Bénéfice net (perte) (1,826)

SECTEUR WELLAND

Revenus 32,945
Dépenses 39,081
Bénéfice (perte) d'exploitation (6,136)
Revenus de placements 2,474
Bénéfice net (perte) (3,662)

TOTAL

Revenus 60,539
Dépenses 70,521
Bénéfice (perte) d'exploitation (9,982)
Revenus de placements 4,494
Bénéfice net (perte) \$ (5,488)

PONT DES MILLES-ILES

Revenus \$ 1,457
Dépenses 388
Bénéfice (perte) \$ 1,069

Revenus \$ 1,160
Dépenses 507
Bénéfice (perte) \$ 653

Revenus \$ 896
Dépenses 450
Bénéfice (perte) \$ 446

Revenus \$ 900
Dépenses 446
Bénéfice (perte) \$ 454

Revenus \$ 511
Dépenses 325
Bénéfice (perte) \$ 186

Revenus 58,553
Dépenses 63,956
Bénéfice (perte) d'exploitation (5,403)
Revenus de placements 5,498
Bénéfice net (perte) \$ (2,556)

Revenus 51,135
Dépenses 82,188
Bénéfice (perte) d'exploitation (31,053)
Revenus de placements 5,852
Bénéfice net (perte) \$ (25,201)

Revenus 56,299
Dépenses 65,285
Bénéfice (perte) d'exploitation (8,986)
Revenus de placements 4,624
Bénéfice net (perte) \$ (4,362)

Revenus 32,945
Dépenses 39,081
Bénéfice (perte) d'exploitation (6,136)
Revenus de placements 2,474
Bénéfice net (perte) (3,662)

Revenus 30,406
Dépenses 37,134
Bénéfice (perte) d'exploitation (6,728)
Revenus de placements 3,127
Bénéfice net (perte) (3,601)

Revenus 32,453
Dépenses 39,064
Bénéfice (perte) d'exploitation (6,611)
Revenus de placements 3,616
Bénéfice net (perte) (2,995)

Revenus 25,653
Dépenses 51,217
Bénéfice (perte) d'exploitation (25,564)
Revenus de placements 3,305
Bénéfice net (perte) (22,259)

Revenus 29,627
Dépenses 33,702
Bénéfice (perte) d'exploitation (4,075)
Revenus de placements 2,471
Bénéfice net (perte) (1,604)

Revenus 32,945
Dépenses 39,081
Bénéfice (perte) d'exploitation (6,136)
Revenus de placements 2,474
Bénéfice net (perte) (3,662)

Revenus \$ 28,147
Dépenses 26,822
Bénéfice (perte) d'exploitation 1,325
Revenus de placements 2,371
Bénéfice net (perte) 3,696

Revenus \$ 30,560
Dépenses 33,554
Bénéfice (perte) d'exploitation (2,994)
Revenus de placements 3,433
Bénéfice net (perte) 439

Revenus \$ 25,482
Dépenses 30,971
Bénéfice (perte) d'exploitation (5,489)
Revenus de placements 2,547
Bénéfice net (perte) (2,942)

Revenus \$ 26,672
Dépenses 31,583
Bénéfice (perte) d'exploitation (4,911)
Revenus de placements 2,153
Bénéfice net (perte) (2,758)

Revenus \$ 27,594
Dépenses 31,440
Bénéfice (perte) d'exploitation (3,846)
Revenus de placements 2,020
Bénéfice net (perte) (1,826)

À la suite des incidents de 1985 et vu l'âge du canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de \$175 millions en réhabilitation a été conçu pour raménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser \$175 millions au cours d'une période de sept ans comme il suit:

1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	TOTAL
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0
(en millions de dollars)							

À ce jour le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à \$37.7 millions qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été déduits des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1988, \$32.445 millions de la somme approuvée pour les deux premières années furent reçus. Le solde de \$5.255 millions est ajouté aux comptes débiteurs.

Au cours de l'exercice financier 1987-1988, l'Administration a examiné plus en profondeur le but du Programme de réhabilitation, l'intention du gouvernement fédéral de financer le programme en entier ainsi que l'enregistrement de l'opération dans les livres de l'Administration.

L'Administration en vint à la conclusion que ce n'était pas l'intention du gouvernement du Canada de récupérer le coût du Programme auprès des utilisateurs de la voie maritime. Par conséquent, le financement reçu pour ce programme est déduit des coûts liés aux éléments d'actif alors que l'amortissement est calculé sur la somme nette.

Au cours de 1986-1987, des dépenses de \$13.2 millions en vertu de ce programme furent capitalisées et le financement connexe fut traité en tant que capital d'apport. Ces comptes, ont été redressés afin de présenter l'essentiel de ces opérations.

9. Capital d'apport

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de \$624.95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrait à \$210 millions sur ces prêts n'a pas été converti et il est déclaré au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, à même le Crédit 2c, Transports, à la fois l'intérêt non acquitté et le capital d'apport firent l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada. L'Administration comptabilisa la radiation de l'intérêt reporté en réduisant son déficit de \$177.2 millions et en inscrivant à la baisse les éléments d'actif par \$2.8 millions ce qui représente l'intérêt capitalisé lors de la construction.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorisé également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1988 et 1987.

Selon la description à la note 8, vu l'éclatement donné sur l'intention du gouvernement en matière de financement pour le Programme de réhabilitation, le Capital d'apport des exercices antérieurs a été réduit de \$13.2 millions.

10. Impôts sur le revenu

L'Administration en tant que société d'Etat fédérale prescrite est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada (voir la note 9) n'entraînera aucune obligation fiscale importante. Une confirmation de ceci a été demandée au ministre du Revenu national.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ \$214 millions. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. S'il s'avérait que l'Administration ne reçoive pas la confirmation mentionnée précédemment, ce déassement serait réduit d'à peu près \$168 millions. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ \$4 millions qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

C'est pourquoi aucun passif fiscal, soit courant, soit reporté, n'a été établi.

11. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1988 à \$1.7 million (1987 - \$0.8 million).

12. Evénualités

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-quatre poursuites juridiques s'élevant à \$26.1 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui alléguent avoir subi des pertes économiques. Lors des exercices précédents, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, soixante-neuf poursuites judiciaires s'élevant à \$23.0 millions ont été intentées. L'Administration conteste toutes ces réclamations. Cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace.

La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

5. **Placements à long terme**

Les placements à long terme, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la refécution de la travée canadienne du Pont des Mille-Iles, se détaillent comme il suit au 31 mars:

	1988	1987
(en milliers de dollars)		
— Obligations du Canada		
Coût, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	\$ 14,940	\$ 8,872
Valeur au pair \$15,000 (1987 - \$9,000)		
Valeur au marché \$15,117 (1987 - \$9,374)		
— Bons du trésor, échéance en mars 1988	—	3,732
(Valeur au marché en 1987 - \$3,732)		
— Certificats de placement, échéance en mars 1990	5,000	5,000
Valeur au marché \$5,000 (1987 - \$5,000)		
	\$ 19,940	\$ 17,604

6. **Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé**

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. **Filiales et apparentées**

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

Nombre d'actions	Coût
15	\$ 1,500
1	100
8	8,000
	\$ 9,600

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)

Au 31 mars 1988, la somme de \$79,000 n'était pas réglée (1987 - \$63,000).

Au cours de l'exercice terminée le 31 mars 1988, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé \$627,000 (1987 - \$595,000).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1987 - \$11,5 millions) (1987 - \$11,5 millions) en frais de construction n'avaient pas été amortis; au cours de l'exercice une diminution de \$5,3 millions est le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 9.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1987-1988 s'est élevé à \$525,000 (\$525,000 en 1986-1987).

8. Immobilisations

Taux d'amortissement	Coût cumulé	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
(en milliers de dollars)				
1988	1987			
Voie maritime: Terrain	\$ 30,324	\$ —	\$ 30,324	\$ 30,352
Chenaux et canaux	249,108	68,675	180,433	182,924
Ecluses	236,752	85,138	151,614	153,300
Ponts et tunnels	88,346	37,931	50,415	52,118
Bâtiments	12,062	6,586	5,476	5,632
Matériel	26,538	11,492	15,046	15,999
Intérêt lors des travaux de construction (note 9)	134,396	26,676	107,720	109,067
Ouvrages en voie de construction	2,430	—	2,430	32,822
	779,956	236,498	543,458	584,233
Pont des Mille-Iles: Améliorations	1,552	279	1,273	1,306
	\$ 781,508	\$ 236,777	\$ 544,731	\$ 585,539

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'Administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouvernement en conseil.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

- a) Stocks de fournitures
- Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.
- b) Placements dans les filiales
- Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.
- c) Immobilisations
- Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes dérayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.
- L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.
- d) Programme de réhabilitation du Canal Welland
- Le financement reçu du gouvernement du Canada envers ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice. L'amortissement devant être calculé sur la somme nette.
- e) Prestations de cessation d'emploi
- Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.
- f) Régime de pensions de retraite
- Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.
- g) Régime d'assurance-vie des employés
- L'Administration fournit un régime annuel d'assurance-vie pour ses employés selon une méthode d'auto-assurance. Les surplus, les primes et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

- h) Pont des Mille-Iles
- En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Iles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.
- Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Iles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Dépôt en fidéicommiss

En attendant l'achèvement de l'opération visant le règlement avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a viré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommiss, et une somme équivalente fait partie des frais courus. L'opération a pris fin en octobre 1987.

4. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5%, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$28,000, capital et intérêts réunis	\$ 135
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de \$33,952	68
	\$ 203
	102
	\$ 257
(en milliers de dollars)	1987
	1988

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	1988	Pont des Mille- Iles	Total	1987	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES:					
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	\$ (5,488)	\$ 1,069	\$ (4,419)	\$ (6,562)	
Élément sans incidence sur l'encaisse					
Amortissement	10,011	32	10,043	10,392	
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1,758	—	1,758	789	
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les quasi-espèces	542	(1,101)	(559)	(9,032)	
Recouvrement d'une réclamation d'assurance	—	—	—	2,853	
Encaisse en provenance (utilisée pour) des activités d'exploitation	6,823	—	6,823	(1,560)	
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	24,500	—	24,500	13,200	
Encaisse en provenance des activités de financement	24,500	—	24,500	13,200	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Réduction des débiteurs à long terme	54	—	54	52	
Achat de bons du trésor	—	—	—	—	
Achat d'obligations du Canada	(9,053)	—	(9,053)	(3,732)	
Achat de certificats de placement à long terme	—	—	—	(5,000)	
Immobilisations	(26,598)	—	(26,598)	(16,654)	
Produits à l'aliénation de placements	6,716	—	6,716	6,938	
Produits à l'aliénation d'immobilisations	41	—	41	283	
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(28,840)	—	(28,840)	(18,113)	
Augmentation (diminution) de l'encaisse	2,483	—	2,483	(6,473)	
Encaisse au début de l'exercice	10,934	—	10,934	17,407	
Situation de l'encaisse à la fin de l'exercice	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 10,934	
Composantes de l'encaisse:					
Encaisse et dépôts à terme	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 9,071	
Dépôt en fidéicommiss	—	—	—	1,863	
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice	\$ 13,417	\$ —	\$ 13,417	\$ 10,934	
Actif à court terme	\$ 25,072	\$ —	\$ 25,072	\$ 23,148	
Passif à court terme	16,536	(2,490)	14,046	13,809	
	\$ 8,536	\$ 2,490	\$ 11,026	\$ 9,339	

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	Secteur Montréal- l'ac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
1987			1988			1987
Revenus						
Péage	\$ 25,952	\$ 29,676	\$ 55,628	\$ —	\$ 55,628	\$ 52,007
Baux et permis	563	2,508	3,071	187	3,258	2,610
Autres revenus	1,079	761	1,840	1,124	2,964	2,764
	27,594	32,945	60,539	1,311	61,850	57,381
Dépenses						
Exploitation	6,202	10,472	16,674	—	16,674	16,450
Entretien	10,352	11,912	22,264	288	22,552	21,415
Administration	4,824	5,096	9,920	32	9,952	9,552
Bureau central	3,972	4,864	8,836	36	8,872	8,620
Amortissement	4,370	5,641	10,011	32	10,043	10,392
Prestations de cessation d'emploi	746	1,012	1,758	—	1,758	789
Autres dépenses	974	84	1,058	—	1,058	1,427
	31,440	39,081	70,521	388	70,909	68,645
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3,846)	(6,136)	(9,982)	923	(9,059)	(11,264)
Revenus de placement	2,020	2,474	4,494	146	4,640	4,702
Bénéfice net (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	(1,826)	(3,662)	(5,488)	1,069	(4,419)	(6,562)
Recouvrement d'une réclamation	—	—	—	—	—	2,853
d'assurance	—	—	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	\$ (1,826)	\$ (3,662)	\$ (5,488)	\$ 1,069	\$ (4,419)	\$ (3,709)

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total	1987
1988					
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	\$ 223,613	\$ (2,694)	\$ 220,919	\$ 217,210	—
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	5,488	(1,069)	4,419	3,709	—
Remise de l'intérêt reporté (note 9)	(177,178)	—	(177,178)	—	—
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	\$ 51,923	\$ (3,763)	\$ 48,160	\$ 220,919	—

au 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

Actif			
		À court terme	
		Encaisse et dépôts à terme	
		Dépôt en fidéicommiss (note 3)	
		Débiteurs	
		Intérêts courus à recevoir	
		Stocks de fournitures	
		Débiteurs à long terme (note 4)	
		Placements	
		Placements à long terme (note 5)	
		Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)	
		Filiales (note 7)	
		Immobilisations (note 8)	
		Passif	
		À court terme	
		Créditeurs	
		Frais courus (note 3)	
		À long terme	
		Prestations de cessation d'emploi courues (note 6)	
		Intérêt reporté (note 9)	
		Eventualités (note 12)	
		Avoir du Canada	
		Capital d'apport (note 9)	
		Déficit	

Approuvé:

le Président
W.A. O'NEIL

le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES



Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1988 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

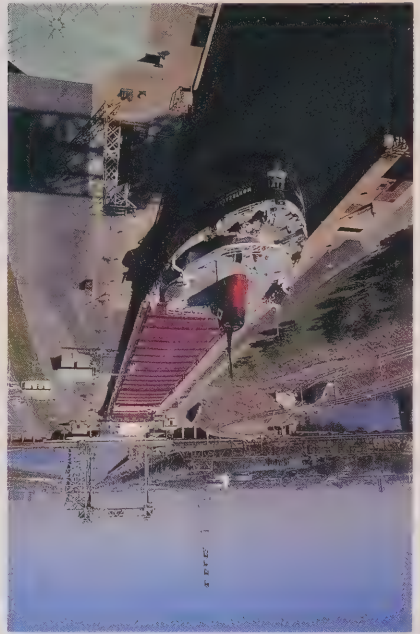
Pour le Vérificateur général du Canada

[Signature]

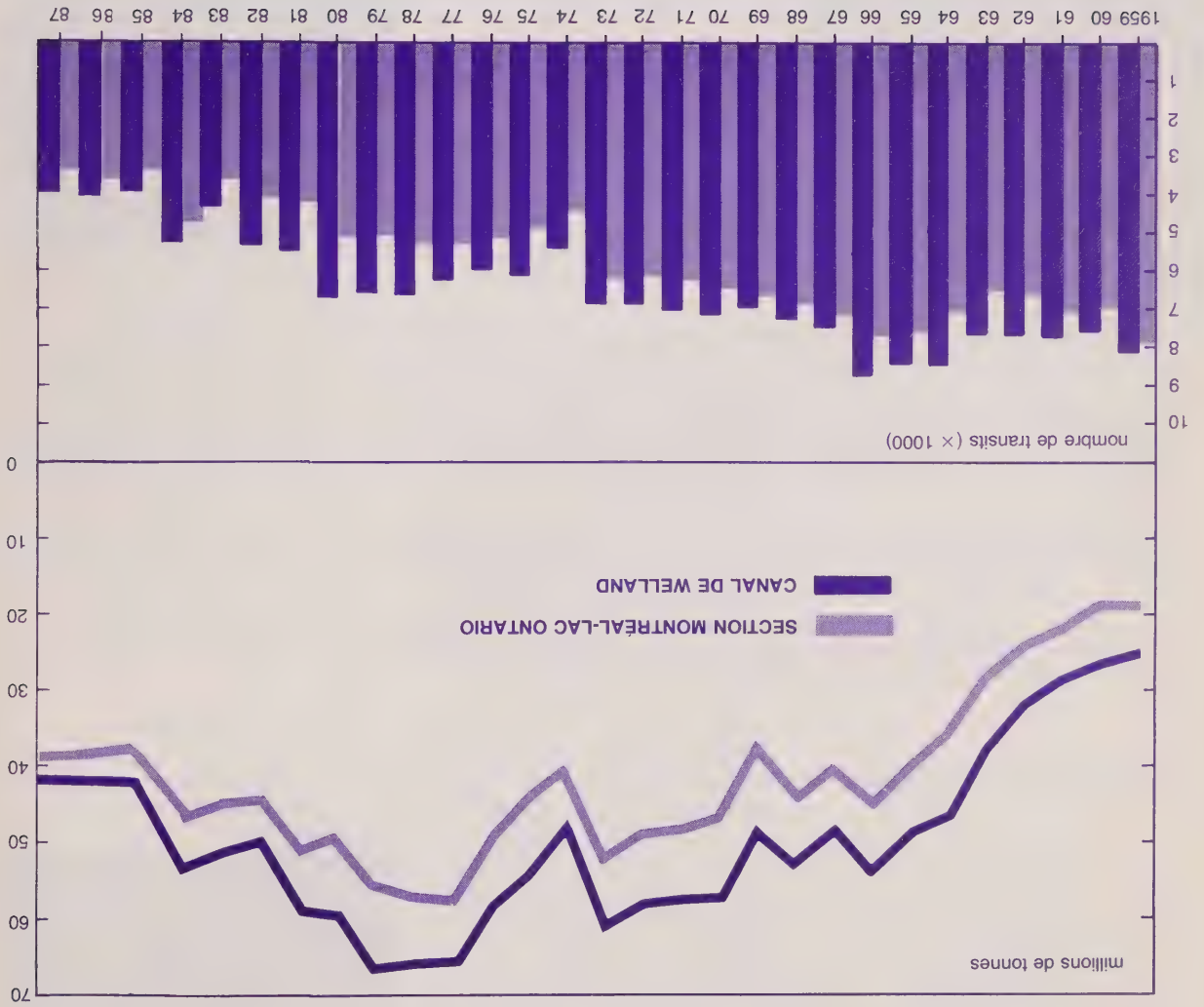
D. Larry Myers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 18 mai 1988

Le "Montréalais" dans l'écluse de Saint-Lambert, été 1987 (Photo: Jacques Séguin).



TONNAGES ET TRANSITS



Les travaux exécutés durant la première année du programme, en 1986-1987, ont coûté 14,3 millions \$.

Étant donné que les interruptions de la navigation doivent être évitées en autant que possible, la plus grande partie du travail doit être menée durant la saison morte, entre le 1er janvier et le 31 mars. Cette année, seule la réfection du Quai 12 et du brise-lames de Port Colborne a été exécutée durant la saison de navigation, au coût total de 3,842 millions \$. L'hiver dernier, onze contrats additionnels ont été essentiellement complétés et le coût total de cette deuxième année du Programme de réfection s'élève à 24 800 000 \$.

Le renforcement et la stabilisation des murs d'écluse ont eu la priorité et, en mars 1988, il ne restait à compléter que le mur est de l'écluse 7 et ceux de l'écluse 8. La réfection de la surface des murs des sas va bon train et cinq contrats sont terminés.

Le projet de Welland exige une forte densité de main-d'œuvre et on estime qu'entre 600 et 700 emplois ont été créés l'hiver dernier. La gestion de ces travaux d'entretien est confiée au personnel de l'Administration, installé à St. Catharines, en Ontario.

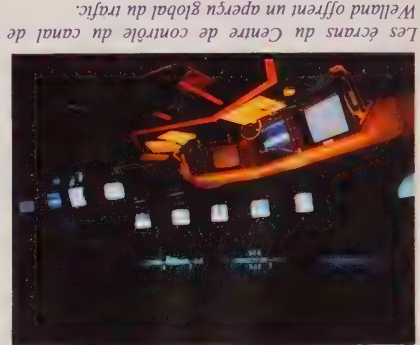
AUTRES POINTS

Le gel des péages de la Voie maritime sur la section M.L.O., qui dure depuis 1983, se poursuivra en 1988. Ces taux auront donc été stables pendant six ans, nonobstant les hausses sensibles apportées au coût des services offerts par la voie navigable. Sur le canal de Welland, les péages ont augmenté d'environ 8% en 1987; une autre majoration de 8% entrera en vigueur en 1988. Cette double augmentation a pour effet de hausser le coût du passage d'environ 4% annuellement pour les navires transitant les deux sections.

À la suite du succès de la mission commerciale mixte en Europe du Nord en 1987, l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont organisé une présentation promotionnelle à Chicago le 1er octobre dernier. Cette rencontre réunissait bon nombre de représentants de la région Saint-Laurent/Grands Lacs et d'autres pays. Elle avait pour but de faire connaître aux usagers de longue date et aux clients éventuels les nombreux avantages que leur offre la Voie maritime ainsi que les mesures prises récemment en vue d'assurer que le système continue de fournir un service fiable et efficace au cours des années à venir.

De même, mentionnons que, au cours de l'année, le président de l'Administration a engagé son organisation à prendre l'initiative de trouver des moyens d'assurer une meilleure utilisation du système. Une première réunion avec un petit groupe de travail de l'industrie du transport maritime a eu lieu à l'automne 1987 et on dresse en ce moment un plan d'action visant à régler les questions qui, à court et à long terme, ont trait à l'avenir de la Voie maritime.

En terminant cette revue des activités de l'exercice 1987-1988, il convient de dire un mot des relations patronales-syndicales au cours de cette période. Nous sommes heureux de confirmer que, en octobre 1987, l'Administration a conclu une entente avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers qui sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1989. Nous devons féliciter les représentants des deux parties pour avoir réussi à si bien conclure une période de négociations plutôt ardue. De fait, tout le personnel de la Voie maritime mérite nos félicitations pour son excellent rendement au cours de l'année écoulée.



Les écrans du Centre de contrôle du canal de Welland offrent un aperçu global du trafic.



Le président W.A. O'Neill en tournée d'inspection des travaux de réfection au canal de Welland, en février 1988. (Photo: The Standard, St. Catharines, Ont.)

La réparation du canal de Welland exige que la surface arrière des murs d'écluse soit exposée pour l'installation des liges de renforcement et du système de drainage.



l'équivalent de 4% pour tout le système) ont produit des recettes totales de 65 033 000 \$, y compris les revenus de placements et d'autres sources. Nous avons prévu des recettes totales, estimées à 70 085 000 \$, se sont élevées à 70 521 000 \$, soit un solde débiteur de 436 000 \$, malgré un contrôle rigoureux des dépenses.

En conséquence, le déficit de 9,8 millions \$ prévu pour l'exercice de 1987-1988 s'est avéré moins haut, à 5,5 millions \$. Cette amélioration a permis une modeste augmentation du fonds de roulement. L'Administration a ainsi pu franchir une étape importante: elle a pu respecter son mandat de couvrir ses frais d'exploitation à même ses propres revenus pendant une décennie complète. Cette réussite est due en partie aux revenus de placements qu'elle a pu intégrer à ses recettes. Sinon, il n'y a pas de doute que, étant donné les limites imposées à la hausse des péages, il aurait fallu demander des crédits au Parlement de temps à autre.

Les perspectives financières de 1988-1989 sont de nouveau basées sur une modeste augmentation du trafic. Ces projections, ainsi qu'une nouvelle hausse de tarifs de 8% sur le canal de Welland, devraient permettre à l'Administration de poursuivre l'exploitation du système sans avoir à solliciter d'aide financière. C'est à cette fin que l'Administration doit absolument pouvoir continuer de compter sur ses revenus de placements.

L'EXPLOITATION

La section M.L.O. ouvrait à la navigation le 31 mars 1987 et le canal de Welland, le 1er avril. À compter du 7 avril, les bouées lumineuses ayant été installées dans la section M.L.O., la Voie maritime fonctionnait jour et nuit.

La navigation s'est terminée le 24 décembre sur la section M.L.O. et le 28 décembre sur le canal de Welland. Il n'y avait presque pas de glace en décembre et la fermeture s'est déroulée sans incident.

Bien que les procédures usuelles de fermeture aient été en vigueur, les conditions favorables ont permis à l'Administration de lever l'imposition de primes de passage tardif entre le 18 et le 21 décembre inclusivement. Les navires empruntant la section M.L.O. après le 21 décembre ont été acceptés en vertu d'ententes spéciales.

Un océanique avarié, remorqué depuis le lac Michigan, est arrivé à la section M.L.O. après la date officielle de fermeture. Pour ne pas emprisonner ce cargo dans le système durant l'hiver, des mesures spéciales ont été prises pour son transit.

Aucun accident ni interruption d'importation n'ont entravé la navigation en 1987. La crue des eaux a ralenti durant la saison et le débit du lac Ontario, fort élevé en 1986, est revenu au normal après juillet. Ceci a permis de stabiliser le niveau d'eau à l'extrémité est du lac Saint-François à l'automne et les navires n'ont éprouvé aucun retard attribuable au manque d'eau.

Les travaux habituels d'entretien des structures et des canaux ont été menés pendant l'année. Les réparations importantes entreprises sur le pont Saint-Louis, frappé par un navire en 1985, ont pris fin et le pont ouvrait à la circulation à l'été de 1987.

Au canal de Welland, la section de la prise d'eau affectée par les réparations au mur est de l'écluse 7 en 1985, a été remplacée et la production d'électricité à la centrale de l'Administration a pu reprendre.

Dans la poursuite de ses efforts en vue d'accroître son efficacité, l'Administration a réorganisé les effectifs de gestion à la Direction de l'exploitation des régions Est et Ouest. L'organigramme a été modifié suite à la fusion d'un certain nombre de fonctions administratives.

Le nouveau Centre de contrôle de la circulation du canal de Welland a fonctionné pendant sa première saison complète. Certains changements et derniers ajustements y ont été apportés à temps pour l'ouverture de la saison de 1988.

LE PROGRAMME DE RÉFECTION DU CANAL DE WELLAND

À la fin de novembre 1986, le Ministère des Transports annonçait que le gouvernement fédéral fournirait les 175 millions \$ que coûtera le Programme de réfection du canal de Welland, un projet de sept ans. Cette réfection vise à assurer que le canal, ouvert en 1932, continuera d'offrir un service fiable et efficace bien au delà de l'an 2000.

LE TRAFIC

Si le volume des cargaisons expédiées sur la Voie maritime est resté bien inférieur aux chiffres records atteints à la fin des années 1970, il n'en reste pas moins que au cours des deux dernières saisons, des signes encourageants permettent de croire que notre trafic se remet graduellement des effets de la récession de 1981-1982. En 1987, les expéditions sur la section M.L.O. atteignaient tout près de 40 millions de tonnes, soit une augmentation de 6,4% par rapport à l'année précédente. Sur le canal de Welland, on comptait 42,7 millions de tonnes, soit 2,7% de plus qu'en 1986.

La performance de nos deux entrées principales, les céréales et le minerai de fer, revêt une importance particulière. Le trafic des céréales sur les deux sections a augmenté de 13% par rapport à la saison de 1986, tandis que le minerai de fer a grimpé de près de 19% sur la section M.L.O. et de près de 6% sur le canal de Welland.

La hausse de plus de 1½ millions de tonnes de céréales canadiennes, pour un total de 13,2 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 13,8 millions sur le canal de Welland, est particulièrement impressionnante puisqu'elle représente une augmentation de 13% par rapport à l'année précédente. Les céréales américaines ont également connu du succès: 5,1 millions de tonnes ont emprunté la section M.L.O. et 5,3 millions, le canal de Welland, soit environ 9,5% de plus qu'en 1986. Ces augmentations ont été réalisées en dépit d'une concurrence intense sur le marché mondial, que viennent compliquer les subsides considérables versés par la Communauté économique européenne aux exportations. Parmi les autres facteurs qui ont nui à l'exportation des céréales par la Voie maritime l'an dernier, mentionnons la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest canadien, qui continue de favoriser les ports du Pacifique au détriment des mouvements vers l'est par rail et navire, et les problèmes de livraison aux silos de Thunder Bay. Face à ces conditions, l'augmentation de 13% du trafic des céréales sur la Voie maritime semble encore plus remarquable.

On souligne aussi l'augmentation de plus de 1,5 millions de tonnes de minerai de fer sur la section M.L.O., à 9,6 millions, soit le plus haut chiffre depuis 1984. Cette amélioration s'est manifestée malgré la récession qui persiste dans l'industrie américaine de l'acier, surtout dans la région des Grands Lacs; elle indique aussi la hausse de l'approvisionnement américain achevé sur la Voie maritime par rapport aux autres routes, particulièrement celles de la côte est des États-Unis. On signale également la hausse du minerai de fer d'Amérique latine qui passait de 0,5 million de tonnes en 1986 à 1,3 millions en 1987.

À l'encontre des céréales et du minerai de fer, le charbon a diminué quelque peu, d'environ 2% sur le canal de Welland, à 5,6 millions de tonnes. Malheureusement, l'espoir d'une expansion des expéditions descendantes sur la section M.L.O. s'est amenuisé ces dernières années et le charbon y est passé de 1,7 millions de tonnes, en 1981, à moins de 250 mille tonnes en 1987.

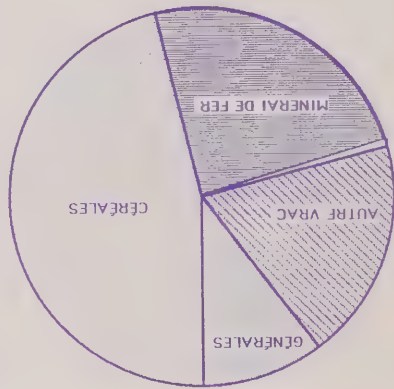
Après quelques années de croissance régulière, la catégorie des "autres cargaisons en vrac" telles que le coke, le pétrole, la pierre, le sel, etc., a aussi connu une baisse, à 7,6 millions de tonnes sur la section M.L.O. et à 8,6 millions sur le canal de Welland, soit environ 10% de moins qu'en 1986. Enfin, les cargaisons générales, les plus rémunératrices pour la Voie maritime, sont tombées d'environ 5% sur le canal de Welland, à un peu plus de 3 millions de tonnes, mais ont atteint 4 millions de tonnes sur la section M.L.O., soit une légère augmentation par rapport à 1986. On note que, sur la section M.L.O., les expéditions montantes de fer et d'acier usinés, élément principal des cargaisons générales, ont augmenté de 8% tandis que les voies concurrentielles américaines des côtes de l'Atlantique et du golfe du Mexique ont toutes connu une baisse.

Pour ce qui est de la saison de navigation de 1988, nos prévisions initiales indiquent une légère amélioration du trafic par rapport aux niveaux atteints en 1987.

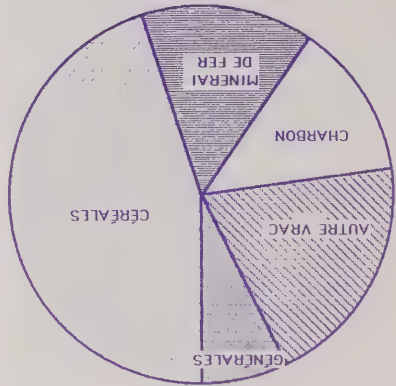
LES FINANCES

Notre rapport annuel de 1986-1987 prévoyait une légère augmentation du trafic au cours de la saison de navigation de 1987; de fait, cette prévision s'est réalisée. L'augmentation du trafic ainsi que la hausse de 8% des péages sur le canal de Welland (soit

LES CARGAISONS
1987



MONTREAL — LAC ONTARIO




CANAL DE WELLAND

Le Programme de réfection du canal de Welland en est à la fin de la deuxième des sept années du projet. Les dépenses totales de l'exercice 1987-1988 ont atteint les 24,8 millions \$, comparativement à 14,3 millions la première année. Le Gouvernement fédéral continue d'assumer ces dépenses.

Enfin, je suis heureux d'annoncer qu'en octobre 1987, l'Administration et son syndicat, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, en sont venus à une entente qui sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1989. Nos usagers pourront donc planifier leurs opérations avec l'assurance qu'il n'y aura aucune interruption de service pendant la durée du contrat.

Dans l'ensemble, l'année 1987-1988 a été encourageante pour l'Administration et nous espérons qu'il en sera de même en 1988-1989.

Vous le savez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.


W.A. O'Neil



Un lacquier canadien au déchargement sur le canal de Welland.

Le 13 juin 1988

L'honorable Benoit Boucharde, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1988.

Le volume des cargaisons acheminées sur la Voie maritime en 1987 témoigne d'un redressement lent et graduel des effets de la récession de 1981-1982. Le total de l'année s'établit juste en dessous de 40 millions de tonnes pour la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) et à 42,7 millions pour le canal de Welland. Ces chiffres représentent une augmentation de 6,4% et de 2,7% respectivement, par rapport à 1986.

Une tendance importante à la hausse, dans le cas de nos deux denrées principales, les céréales et le minerai de fer, est particulièrement encourageante. Par exemple, les céréales canadiennes ont connu un gain de plus de 13%, tandis que les expéditions de céréales américaines ont augmenté de près de 10%.

Sur le plan financier, les résultats de l'exercice 1987-1988 ont aussi été supérieurs à nos prévisions. Les recettes totales, y compris les revenus de placements, s'élevaient à 65 millions \$, tandis que les dépenses atteignaient 70,5 millions \$. En conséquence, l'Administration a subi un déficit de quelque 5,5 millions \$, ce qui est bien au-dessous des 9,8 millions \$ que nous avions prévus au début de l'année. Malgré ce déficit, la société a pu subvenir à ses frais d'exploitation à même ses propres revenus et ce, pour la dixième année consécutive.

Le gel des péages sur la section M.L.O. est resté en vigueur en 1987 et il sera maintenu en 1988; ces péages n'auront donc pas été augmentés durant un total de six ans. Sur le canal de Welland, la hausse de 8% imposée l'an dernier sera répétée en 1988.

Au plan opérationnel, les conditions ont aussi été favorables durant l'année 1987; l'ouverture de la section M.L.O. a eu lieu le 31 mars et celle du canal de Welland, le lendemain. Aucun accident ni interruption d'importance n'ont affecté la navigation et les deux sections ont fermé le 24 et le 28 décembre respectivement, sans incident et presque sans glace.



PERSONNEL DE DIRECTION

W.A. O'NEIL	Président
G. LANIEL	Vice-président
W.F. BLAIR	Membre
J.B. McLEOD	Vice-président, Région ouest
J.P. PATOINE	Vice-président, Région est
V.C. DURANT	Secrétaire
H.L. FERGUSON	Ingénieur en chef
R.J. FORGUES	Contrôleur et trésorier
J.M. KROON	Directeur de l'exploitation et de l'entretien
K. OGLESBY	Directeur de la planification
C.G. TRÉPANIER	Directeur du personnel et de l'administration
N.B. WILLIAMS	Avocat-conseil

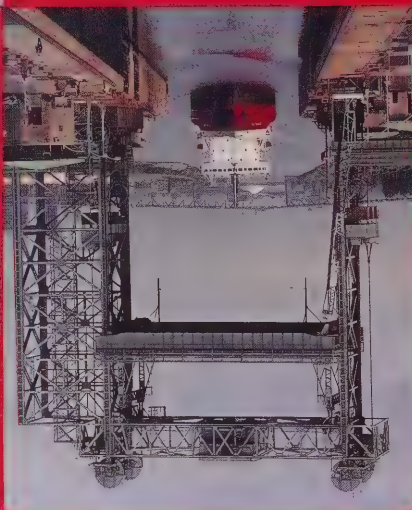
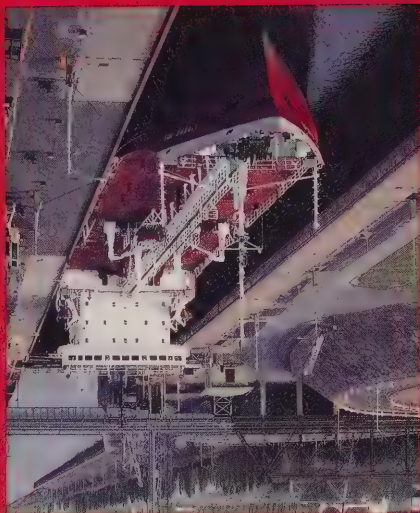
BUREAUX

Siège social	360, rue Albert Ottawa, Ontario K1R 7X7
Bureau principal	202, rue Pitt Cornwall, Ontario K6J 3P7
Région est	Ecluse de Saint-Lambert Saint-Lambert, Québec J4P 3N7
Région ouest	508, avenue Glendale St. Catharines, Ontario L2R 6V8

COUVERTURE: Photos de Jacques Séguin

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert, Ottawa, Canada, K1R 7X7
(ISSN 0581-3298)

RAPPORT ANNUEL 1987-1988



L'ADMINISTRATION
DE LA
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

CA1
TA56
- A55

The St. Lawrence Seaway Authority



Annual Report 1988-1989

EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Cover photo by Thomas Manse

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert
Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 12, 1989

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Sir:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, it is my pleasure to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1989.

It is satisfying indeed to be able to report that Seaway traffic for the 1988 navigation season recorded its third consecutive year of recovery from the sharp decline in cargo tonnage which accompanied the widespread economic recession of the early 1980's. Although the increases over 1987 were modest — to 40.6 million tonnes or about 1½% on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) and 43.5 million or 2% on the Welland — they do provide clear evidence that the waterway remains firmly established as an economical and competitive transportation route for a substantial share of the goods which move to and from the North American continent each year. Moreover, had it not been for the drop of more than 3 million tonnes in Canadian grain shipments from the 1987 level due to the severe drought in the prairies, the Seaway's total cargo increase for 1988 would have been significantly higher.

In financial terms, 1988 was also an encouraging time for the Authority. Revenues for the fiscal year ending March 31, 1989 amounted to \$70 million compared to our budget forecast of \$67.5 million. Operating expenses were \$72 million, more than \$2 million below the \$74.1 million which had been anticipated. The increase in revenue combined with a decrease in expenses, resulted in a deficit of \$1.9 million, a welcome decline from the \$5.5 million loss experienced during the previous fiscal period. I am also pleased to report that, for the eleventh consecutive year, the company was able to cover its total costs of operating the Canadian portion of the St. Lawrence Seaway out of self-generated funds, without recourse to government subsidies or other outside assistance.

During 1988, tolls on the M.L.O. section of the Seaway remained fixed at the 1983 level for the sixth year in a row while, on the Welland Canal, an 8% increase was put into effect.

Operationally, conditions last year were relatively uneventful. The M.L.O. section opened to navigation on March 29 and the Welland Canal one day later. The two sections closed on December 23 and December 24, respectively, without any major difficulties being experienced. No significant accidents or interruptions to navigation occurred during the year and all vessels wishing to leave the system before freeze-up were able to do so.

It is also worth noting that fiscal 1988/89 marked the completion of the third year of the seven-year Welland Canal Rehabilitation Program. As you know, the primary purpose of this important undertaking is to ensure the provision of continued safe, reliable and efficient service to the users of the Seaway for a period of time extending well into the 21st century. The \$175 million program, costs of which are being funded by the Federal Government, involved the expenditure of \$24.4 million during the past year and the cumulative total so far amounts to \$63.5 million.

Looking back on the year as a whole, I think it is fair to say that the waterway has demonstrated once again its right to be considered as one of the most important transportation services involved in the movement of world trade. Keeping in mind the system's dependence upon the availability of grain for shipment and barring any major economic recession, the Authority is confident that the 1989 season will at least maintain the level of this trade carried on the Seaway.

Finally, I would like to say how encouraged we are by the events which transpired during our thirtieth year of operation and how much we are all looking forward to marking the 30th anniversary of the official opening of the St. Lawrence Seaway which took place on June 26, 1959.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil



THE YEAR IN REVIEW

TRAFFIC

The gradual recovery in the level of Seaway traffic that was noted in last year's review continued during 1988. Despite its relatively modest nature, this improvement does indicate that the impact of the severe economic recession of 1981-82 — which adversely affected virtually all transportation modes as well as the Seaway — is diminishing and more normal commodity flows are reasserting themselves. Tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) during 1988 rose to 40.6 million tonnes compared with 40.0 million in 1987. On the Welland Canal, the figures were 43.5 million and 42.7 million, respectively.

This trend, with one major exception, was reflected in the increases recorded last season for nearly all categories of cargo. For example, iron ore shipments through the M.L.O. section totalled some 10.8 million tonnes, a healthy 13.1% increase over 1987. An even larger increase of 14.6% to 7.08 million, took place on the Welland. Coal moving downbound through the M.L.O. (a relatively new traffic increment for this section), rose to 713,000 tonnes, up 480,000 from the previous year. On the Welland Canal, which traditionally experiences a high level of coal movements, the increase of almost 25%, to more than 7 million tonnes, was also impressive. Similarly, the "Other Bulk" category, which comprises such diverse commodities as coke, petroleum products, scrap metals, chemicals, stone and salt, recorded a substantial rise of more than 16% on both sections of the system. This development was particularly welcome since it marked a resumption of the steady growth in this type of traffic which had been temporarily interrupted in 1987.

General cargo shipments for 1988 were also well above their average levels for the past decade, reaching 4.60 million tonnes on the M.L.O. and 3.27 million on the Welland. Manufactured iron and steel, by far the largest component of this relatively high-valued cargo category, was up to 4.28 million tonnes on the M.L.O. section, almost 19% above the previous year, while an increase of about 13½%, to 3.03 million, was recorded on the Welland Canal.

The exception to the general upward trend in last season's traffic was, unfortunately, grain — traditionally the Seaway's largest single commodity flow — which fell by almost 16% to 15½ million tonnes on the M.L.O. and 16 million on the Welland. The shortage of Canadian grain supplies, because of serious drought conditions on the prairies, was the main factor in bringing about this decline. Other circumstances which contributed to the decrease were the intensely competitive world market, and the adverse effect of the Canadian Western Grain Transportation Act on eastbound rail and water movements of grain for export. U.S. grain, on the other hand, increased by almost 8% over 1987 — to more than 5½ million tonnes on both sections of the system.

In summary, it can be said that despite the poor performance of Canadian grain, the Seaway's traffic record for the 1988 season was rather encouraging. In fact, had our grain shipments remained at the previous year's level, the total cargo increase for the year would have been in the order of 10%, instead of the less than 2% which was actually experienced.

The number of vessel transits on the system during 1988 was 3,909 — 2,849 made by lakere and 1,060 by ocean ships. These figures are almost identical with the transits recorded during the year previous.

Traffic forecasts for 1989 must, of course, be viewed with caution. Certainly the prospects for grain movements on the Seaway this season are a matter of serious concern to all Great Lakes shipping interests, particularly as they relate to spring and summer shipments. At the same time, however, other commodities such as iron ore and manufactured iron and steel are expected to do well this year. On balance, and assuming that no major slowdown in economic activity takes place, it seems reasonable to hope that Seaway traffic for 1989 will record much the same levels as were experienced last season.



While tug and barge movements represent a very small portion of Seaway traffic, the volume of cargo they carry has doubled, and their transits nearly tripled, in the last five years.

FINANCES

The improved traffic situation on most commodities, together with a toll increase of 8% on the Welland Canal served to offset the loss of toll revenue from the downturn in grain traffic. Accordingly, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, and including investment income of \$5.3 million, amounted to \$70.0 million, compared to a budgeted amount of \$67.5 million.

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

In 1988, a 1.4% rise in cargo tonnage produced a revenue increase of 5.4%.

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Tolls Income	<u>\$27.3</u>	<u>\$25.9</u>	<u>+ 5.4%</u>

The Tariff of Tolls on this section has been maintained at the same level since 1983.

WELLAND CANAL

A 1.9% increase in cargo tonnage, combined with a rise of 8% in the Tariff of Tolls, resulted in 10.1% higher revenues for 1988.

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Tolls Income	<u>\$32.7</u>	<u>\$29.7</u>	<u>+ 10.1%</u>

The operating expenses on both sections for the same period, budgeted at \$74.1 million, amounted to \$72.0 million.

Operating expenses for 1988/89 compared to the prior fiscal year are as follows:

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Montreal-Lake Ontario Section	\$31.871	\$31.440	+ 1.4%
Welland Section	<u>40.088</u>	<u>39.081</u>	<u>+ 2.6%</u>
Total	<u>\$72.959</u>	<u>\$70.521</u>	<u>+ 2.0%</u>

The additional revenue generated, coupled with the decrease in expenses expected during 1988/89, contributed to lowering the anticipated deficit from \$6.6 million to \$1.917 million (1987-88 loss — \$5.488 million).

Capital expenditures during the course of the year amounted to \$26.256 million, including \$24.355 million for the Welland Canal Rehabilitation Program.

The cash flow of the Authority remained positive despite the loss incurred and the outlay for capital expenditures. Working capital decreased to \$8.308 million from \$8.536 million the year before and the Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, has been raised by \$8.5 million.

The financial outlook for 1989/90 is not reassuring, particularly with respect to toll revenues from grain traffic. It is expected, however, that the anticipated decline will be partly offset by an increase in user charges of 4.5% on the system, as well as by an improved tolls sharing ratio on the M.L.O. section with the U.S. Seaway Development Corporation.

Nevertheless, because of its financial reserves, and the investment income generated therefrom, the Authority is confident that for a 12th consecutive year, no parliamentary appropriations for operating purposes during the 1989/90 fiscal period will be required.



The "Project Europa", carrying general cargo, on the Welland Canal in November 1988.

OPERATIONS

The Montreal-Lake Ontario section opened to navigation on March 29, 1988, and closed on December 23. Navigational aids were commissioned by April 7 and full 24-hour operation commenced as of that date. The navigation season lasted 270 days. Average vessel transit time was 20.1 hours, and the average daily vessel demand was approximately 11 vessels.

The Welland Canal season began on March 30 and was completed on December 24, 270 days in all. One-way transit times averaged 13.1 hours, and the average daily vessel demand was about 15 vessels.

Vessel demand and transit times for both sections were closely comparable to the previous three year average figure.

The closing of the system was orderly and without major difficulties. For the M.L.O. section, normal closing procedures were in place. Surcharges for late transit were waived for December 19 and 20, but charges for December 21 and 22 were applied because of deteriorating ice conditions. There was one vessel that transited downbound, subject to the applicable surcharge, on December 23rd. The special agreement for transits after December 23 was not required as by that date all vessels wishing to do so had left the system.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1988. Water levels throughout the system were adequate and stable, and no delays were experienced by vessels due to water level conditions. Strong winds were more of a problem, especially in the Welland Canal area during the fall period, and this resulted in a number of transit delays.

Normal ongoing corrective maintenance was carried out throughout the year on canal structures and in the navigation channels. Temporary work had to be undertaken on the lock approach wall above Lock 3 in the Welland Canal. Early in the season some movement of the wall was detected and, as a precautionary measure, stabilization work was performed. Permanent work on this wall was completed during the 1988/89 non-navigation season.

In the area of maintenance, regular inspections were conducted to identify, record and assess the condition of structures and installations. Priorities for needed work were established based on these assessments.

Major maintenance work undertaken during the year included:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Modification to ship arresters
- Bridge deck repairs — Mercier Bridge
- Bridge painting
- Dredging Lancaster Bar area
- Timber fendering replacement at lock walls
- Replacement of VHF radio communication system

WELLAND CANAL

- Bridge painting
- Gate painting
- Rehabilitation of electrical installations
- Timber fendering replacement at lock walls
- Rehabilitation of electrical power distribution systems
- Rehabilitation of capstans at locks

As a continuation of its effort to improve efficiency, the Authority reorganized the maintenance function at the Welland Canal by combining a number of middle management positions, strengthening the planning function and shortening the lines of communication between various supervisory levels.

Training of personnel continued which included specific training for job functions in maintenance and operations, as well as in the area of general managerial and supervisory skills. Special emphasis was placed on improving the Authority's personnel safety record.



Two Canadian lakers saluting each other on the Beauharnois Canal.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

This \$175 million seven-year program is designed to ensure that the 57-year-old canal will continue to provide safe and efficient service for its users well into the twenty-first century. During the fiscal year 1988/89 some 10 contracts were awarded involving the expenditure of approximately \$24.4 million. The total cost of this major rehabilitation program over the three year period now completed has reached some \$63.5 million.

Among the many labour-intensive projects completed during the last fiscal year, were the stabilization of walls north and south of wharf 13, west wall excavation, anchoring, and drainage at Lock 1, East Lock Wall refacing at Lock 5E, and West Lock Wall refacing at Lock 6E.

All capital expenditures in connection with this program are being funded by the Federal Government.

OTHER MATTERS

An event worth noting during the last fiscal year was the third joint Canada-U.S. Seaway Trade Mission. This two-week endeavour took place in March 1989, and included visits to the important trade centres of London, Antwerp, Madrid, Tunis and Casablanca by thirty-two representatives of the maritime industry and government officials from both countries. On completion of the mission, there was general agreement that the purpose of promoting the Seaway as a viable transportation route between North America and the countries of Europe and North Africa had been well served.

The important issue of the level of tolls on the Seaway was also addressed during fiscal 1988/89. Following meetings between the two Seaway entities it was announced that a 4.5 percent toll increase on both sections of the system would go into effect for the 1989 season and another 4.5 percent increase in 1990. A change in the tolls sharing ratio on the M.L.O. section was also agreed upon with 75% of the total revenues now going to Canada and 25% to the U.S. compared to 73/27 as was previously the case.

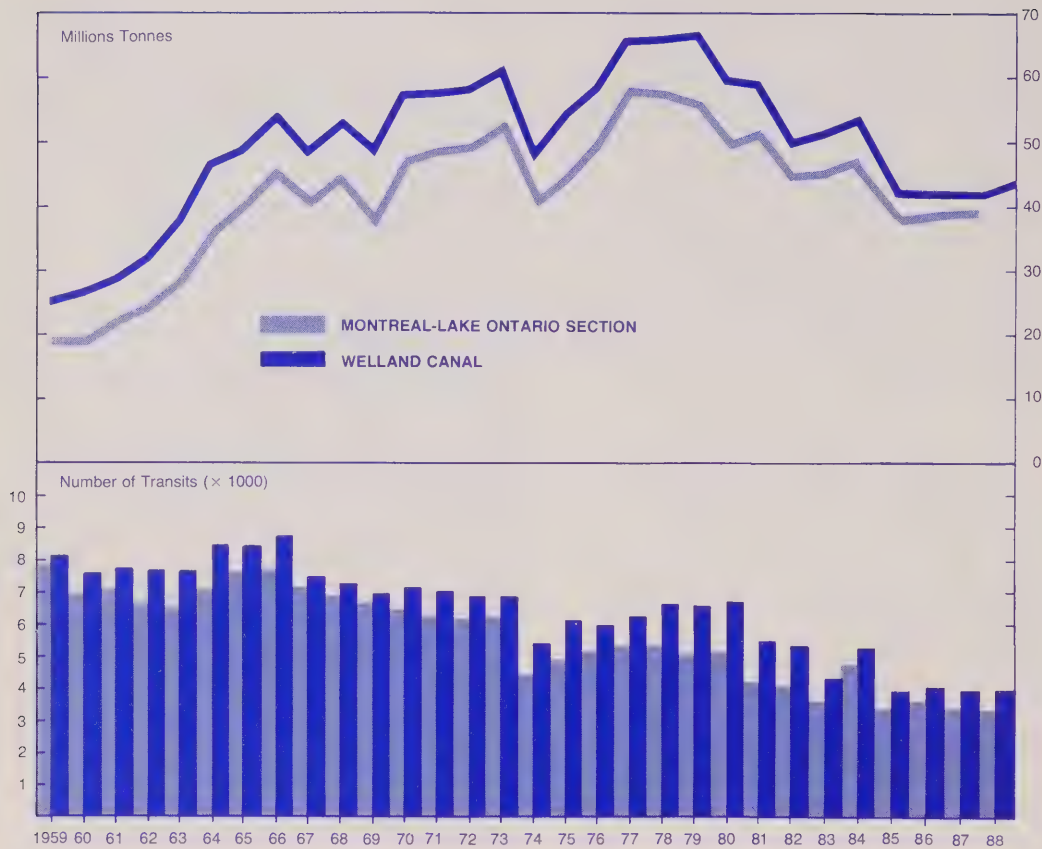
This moderate rise in the level of user charges is, of course, a consequence of the effects of inflation on the costs of providing the Seaway service. However, in line with the effort to provide incentives for the movement of certain kinds of traffic, tolls have been eliminated on government aid cargo and reduced some 50% on lumber by reclassifying this product as bulk cargo instead of general.

In conclusion, the members of the Authority would like to congratulate all company personnel for a job well done during the past year. And, as the St. Lawrence Seaway enters its fourth decade of service to its users, we can all look back with pride on thirty years of successful operation and forward with assurance that this unique waterway will remain one of the world's major transportation routes for many years to come.



Mr. Gérald Laniel, Vice-President of The St. Lawrence Seaway Authority, who led the Canadian contingent of the 1989 Seaway Trade Mission, is shown with, to his right, Mr. John Broadbent, Canadian Commercial Counsellor in Rabat, and, to his left, Mr. Mohamed Assad, Director General of Morocco's Office d'exploitation des Ports, and Mr. Davis Helberg, President of the International Association of Great Lakes Ports and Executive Director of the Seaway Port Authority of Duluth. They were photographed following the Mission's seminar in Casablanca on March 16th.

CARGO TONNAGES AND VESSEL TRANSITS



Welland Canal rehabilitation: Workers install steel reinforcement to lock wall prior to refacing.

AUDITOR'S REPORT



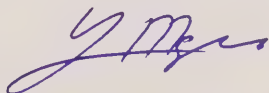
AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1989 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1989 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 12, 1989



BALANCE SHEET

as at March 31, 1989 (in thousands of dollars)

ASSETS

Current

Cash and term deposits	\$ 15,557	\$ 13,417
Accounts receivable	8,692	7,283
Accrued interest receivable	1,143	1,526
Supplies inventory	2,841	2,846
	<u>28,233</u>	<u>25,072</u>

Long-term receivables (Note 3)

149	203
-----	-----

Investments

Long-term investments (Note 4)	41,440	32,940
Subsidiary companies (Note 5)	10	10
	<u>41,450</u>	<u>32,950</u>

Fixed (Note 6)

534,711	544,731
<u>\$ 604,543</u>	<u>\$ 602,956</u>

LIABILITIES

Current

Accounts payable and accrued liabilities	\$ 15,831	\$ 14,046
--	-----------	-----------

Long-term

Accrued employee termination benefits (Note 4)	12,244	12,120
	<u>28,075</u>	<u>26,166</u>

Contingencies (Note 10)

EQUITY OF CANADA

Contributed capital (Note 7)

624,950	624,950
---------	---------

Deficit

(48,482)	(48,160)
576,468	576,790
<u>\$ 604,543</u>	<u>\$ 602,956</u>

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989					1988
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	\$ 27,310	\$ 32,697	\$ 60,007	\$ —	\$ 60,007	\$ 55,628
Leases and licenses	690	2,643	3,333	362	3,695	3,258
Other	706	651	1,357	1,256	2,613	2,964
	<u>28,706</u>	<u>35,991</u>	<u>64,697</u>	<u>1,618</u>	<u>66,315</u>	<u>61,850</u>
Expenses						
Operating	6,368	10,394	16,762	—	16,762	16,674
Maintenance	10,727	12,452	23,179	234	23,413	22,552
Administration	4,947	5,270	10,217	38	10,255	9,952
Headquarters	4,141	5,218	9,359	36	9,395	8,872
Depreciation	4,738	5,726	10,464	32	10,496	10,043
Employee termination benefits	606	891	1,497	—	1,497	1,758
Other expenses	344	137	481	—	481	1,058
	<u>31,871</u>	<u>40,088</u>	<u>72,959</u>	<u>340</u>	<u>72,299</u>	<u>70,909</u>
Income (loss) from operations	(3,165)	(4,097)	(7,262)	1,278	(5,984)	(9,059)
Investment income	2,365	2,980	5,345	317	5,662	4,640
Net income (loss for the year)	<u>\$ (800)</u>	<u>\$ (1,117)</u>	<u>\$ (1,917)</u>	<u>\$ 1,595</u>	<u>\$ (322)</u>	<u>\$ (4,419)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989			1988
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$ 51,923	\$ (3,763)	\$ 48,160	\$ 220,919
Loss (net income) for the year	1,917	(1,595)	322	4,419
Forgiveness of deferred interest (Note 7)	—	—	—	(177,178)
Deficit (retained earnings), end of the year	<u>\$ 53,840</u>	<u>\$ (5,358)</u>	<u>\$ 48,482</u>	<u>\$ 48,160</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989			1988
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year	\$ (1,917)	\$ 1,595	\$ (322)	\$ (4,419)
Items not involving cash				
(Profit) loss on disposal of fixed assets	153	—	153	(20)
Depreciation	10,464	32	10,496	10,043
Provision for termination benefits	1,497	—	1,497	1,758
Net change in working capital components other than cash and term deposits	995	(1,604)	(609)	(559)
Cash provided by operating activities	11,192	23	11,215	6,803
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	25,400	—	25,400	24,500
Cash provided by financing activities	25,400	—	25,400	24,500
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	54	—	54	54
Purchase of investments	(21,500)	—	(21,500)	(9,053)
Purchase of fixed assets	(26,256)	(23)	(26,279)	(26,598)
Proceeds from disposal of investments	13,000	—	13,000	6,716
Proceeds from disposal of fixed assets	250	—	250	61
Cash used in investing activities	(34,452)	(23)	(34,475)	(28,820)
Increase in cash	2,140	—	2,140	2,483
Cash and term deposits at beginning of year	13,417	—	13,417	10,934
Cash and term deposits at end of year	\$ 15,557	\$ —	\$ 15,557	\$ 13,417
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 28,233	\$ —	\$ 28,233	\$ 25,072
Current liabilities	19,925	(4,094)	15,831	14,046
	\$ 8,308	\$ (4,094)	\$ 12,402	\$ 11,026

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1989

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Act the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada towards this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides an annual life insurance plan for its employees on a self-insurance basis. Surpluses, premiums and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they apply.

(h) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1989	1988
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	\$ 415	\$ 135
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	34	68
	<u>\$ 449</u>	<u>\$ 203</u>

4. Long-term investments

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	1989	1988
	(in thousands of dollars)	
Capital improvement:		
— Canada Bonds		
Cost, maturing on varying dates up to 1995	\$ 14,940	\$ 14,940
Par value \$15,000 (1988 - \$15,000)		
Market value \$14,459 (1988 - \$15,117)		
— Treasury Bills, maturing May 1989	8,500	—
Market value \$8,500		
— Investment Certificates, maturing March 1990	5,000	5,000
Market value \$5,000 (1988 - \$5,000)		
	<u>28,440</u>	<u>19,940</u>
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund	—	13,000
— Treasury Bill, maturing May 1989	13,000	—
Market value \$13,000		
	<u>\$ 41,440</u>	<u>\$ 32,940</u>

5. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1989, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$745,000 (1988 - \$627,000). At March 31, 1989, \$189,000 was outstanding (1988 - \$79,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1988 - \$182,580; 1987 - \$368,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1989, \$5.6 million (1988 - \$5.8 million) in construction costs remained unamortized. During the 1987 year, a reduction of \$5.3 million was caused by the cancellation of interest, as explained in Note 7.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$545,000 (1988 - \$525,000).

6. Fixed assets

	Depre- ciation rate	1989			1988
		Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway					
Land	—	\$ 30,100	\$ —	\$ 30,100	\$ 30,324
Channels and canals	1%	249,108	71,166	177,942	180,433
Locks	1%	236,814	87,512	149,302	151,614
Bridges and tunnels	2%	101,428	43,881	57,547	50,415
Buildings	2%	12,045	6,740	5,305	5,476
Equipment	2-20%	28,064	13,126	14,938	15,046
Remedial works	1%	121,458	24,114	97,344	107,720
Works under construction	—	969	—	969	2,430
		779,986	246,539	533,447	543,458
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	1,575	311	1,264	1,273
		\$781,561	\$246,850	\$534,711	\$544,731

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years as follows:

<u>1986-1987</u>	<u>1987-1988</u>	<u>1988-1989</u>	<u>1989-1990</u>	<u>1990-1991</u>	<u>1991-1992</u>	<u>1992-1993</u>	<u>TOTAL</u>
(in millions of dollars)							
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

To date the federal government funding has amounted to \$63.1 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1989, \$57.107 million of the approved amount for the first three years was received. The balance of \$5.993 million is included in accounts receivable.

7. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, through Transport Vote 2c, both the contributed capital and deferred interest were forgiven by Government of Canada.

The Authority accounted for the deletion of deferred interest through a reduction of its 1987-88 deficit by \$177.2 million as well as write-down of fixed assets by \$32.8 million representing interest capitalized during construction.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1989 and 1988.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of deferred interest by the Government of Canada (see Note 7) will not result in any tax liability. Currently, discussions are continuing between the Authority and the Department of National Revenue to resolve the matter.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately \$219 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. Should the Authority not receive a positive ruling, this excess would be reduced by approximately \$210 million. The Authority has also accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

Accordingly, no current or deferred tax liability has been set up.

9. Commitments

At March 31, 1989, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$3.1 million (1988 - \$1.7 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

	(in thousands of dollars)
1989/90	\$269
1990/91	269
1991/92	269
1992/93	269
1993/94	269
Subsequent years	694

10. Contingencies

There is a total of \$77.1 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1988/89</u>	<u>1987/88</u>	<u>1986/87</u>	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$ 28,706	\$ 27,594	\$ 26,672	\$ 25,482	\$ 30,566
Expenses	31,871	31,440	31,583	30,971	33,554
Operating Profit (Loss)	(3,165)	(3,846)	(4,911)	(5,489)	(2,994)
Investment Income	2,365	2,020	2,153	2,547	3,433
Net Profit (Loss)	(800)	(1,826)	(2,758)	(2,942)	439
WELLAND SECTION					
Revenue	35,991	32,945	29,627	25,653	32,453
Expenses	40,088	39,081	33,702	51,217	39,064
Operating Profit (Loss)	(4,097)	(6,136)	(4,075)	(25,564)	(6,611)
Investment Income	2,980	2,474	2,471	3,305	3,616
Net Profit (Loss)	(1,117)	(3,662)	(1,604)	(22,259)	(2,995)
TOTAL					
Revenue	64,697	60,539	56,299	51,135	63,013
Expenses	71,959	70,521	65,285	82,188	72,618
Operating Profit (Loss)	(7,262)	(9,982)	(8,986)	(31,053)	(9,605)
Investment Income	5,345	4,494	4,624	5,852	7,049
Net Profit (Loss)	\$ (1,917)	\$ (5,488)	\$ (4,362)	\$ (25,201)	\$ (2,556)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 1,935	\$ 1,457	\$ 1,160	\$ 896	\$ 900
Expenses	340	388	507	450	446
Profit (Loss)	\$ 1,595	\$ 1,069	\$ 653	\$ 446	\$ 454

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Revenus	28 706 \$	27 594 \$	26 672 \$	25 482 \$	30 560 \$
Dépenses	31 871	31 440	31 583	30 971	33 554
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 165)	(3 846)	(4 911)	(5 489)	(2 994)
Revenus de placements	2 365	2 020	2 153	2 547	3 433
Bénéfice net (perte)	(800)	(1 826)	(2 758)	(2 942)	439

SECTEUR WELLAND

Revenus	35 994	32 945	29 627	25 653	32 453
Dépenses	40 088	39 081	33 702	51 217	39 064
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 097)	(6 136)	(4 075)	(25 564)	(6 611)
Revenus de placements	2 980	2 474	2 471	3 305	3 616
Bénéfice net (perte)	(1 117)	(3 662)	(1 604)	(22 259)	(2 995)

TOTAL

Revenus	64 697	60 539	56 299	51 135	63 013
Dépenses	71 959	70 521	65 285	82 188	72 618
Bénéfice (perte) d'exploitation	(7 262)	(9 982)	(8 986)	(31 053)	(9 605)
Revenus de placements	5 345	4 494	4 624	5 852	7 049
Bénéfice net (perte)	(1 917) \$	(5 488) \$	(4 362) \$	(25 201) \$	(2 556) \$

PONT DES MILLE-ÎLES

Revenus	1 935 \$	1 457 \$	1 160 \$	896 \$	900 \$
Dépenses	340	388	507	450	446
Bénéfice (perte)	1 595 \$	1 069 \$	653 \$	446 \$	454 \$

(en milliers de dollars)

1988/89

1987/88

1986/87

1985/86

1984/85

En 1985, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sur et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réflexion des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175,5 millions au cours d'une période de sept ans comme il suit :

1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	TOTAL
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0
(en millions de dollars)							

À ce jour le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 63,1 M\$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été déduits des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1989, 57,107 M\$ de la somme approuvée pour les trois premières années furent reçus. Le solde de 5,993 M\$ est ajouté aux comptes débiteurs.

7. Capital d'apport

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 M\$ ont été convertis en avoir en crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrait à 210 M\$ sur ces prêts n'a pas été converti et il est déclaré au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, à même le Crédit 2c, Transports, à la fois l'intérêt non acquitté et le capital d'apport firent l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada.

L'Administration a comptabilisé la radiation de l'intérêt reporté en réduisant le déficit de 1987-1988 par 177,2 M\$ et en inscrivant à la baisse les éléments d'actif par 32,8 M\$ millions ce qui représente l'intérêt capitalisé lors de la construction.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorisé également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1989 et 1988.

8. Impôts sur le revenu

L'Administration en tant que société d'Etat fédérale prescrite est assujettie aux dispositions de la loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada (voir la note 7) n'entraînera aucune obligation fiscale importante. En ce moment, les discussions persistent entre l'Administration et le ministère du Revenu national pour résoudre cette question.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 219 M\$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. S'il s'avérait que l'Administration ne reçoive pas une décision à son avantage, ce dépassement serait réduit d'à peu près 210 M\$. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 M\$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

C'est pourquoi aucun passif fiscal, soit courant, soit reporté, n'a été établi.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1989 à 3,1 M\$ (1988 - 1,7 M\$).

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums sur les baux de location-exploitation, exigés pour les locaux à bureaux pour une échéance supérieure à un exercice, comme il suit :

1989/1990	1990/1991	1991/1992	1992/1993	1993/1994	exercices ultérieurs
269	269	269	269	269	694
(en milliers de dollars)					

10. Eventualités

Il y a une somme totale de 77,1 M\$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renouvellement en octobre 1985 du mur de l'écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'exploitation de terrains et autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont elle menace.

4. Placements à long terme

Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la traversée canadienne du Pont des Mille-lies, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent :

Amélioration des immobilisations :		(en milliers de dollars)	
		1989	1988
— Obligations du Canada	Cout, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	14 940 \$	14 940 \$
	Valeur au pair 15 000 \$ (1988 - 15 000 \$)		
— Bons du Trésor, échéance en mai 1989	Valeur au marché 14 459 \$ (1988 - 15 117 \$)		
	Valeur au marché 8 500 \$	8 500	—
— Certificats de placement, échéance en mars 1990	Valeur au marché 5 000 \$ (1988 - 5 000 \$)	5 000	5 000
		28 440	19 940
Prestations de cessation d'emploi :			
— Dépôt dans le Fonds du Revenu consolidé	Bon du Trésor, échéant en mai 1989	—	13 000
	Valeur du marché 13 000 \$	13 000	—
		41 440 \$	32 940 \$

5. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants :

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)		Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)		La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)	
Nombre d'actions		Cout		Cout	
15		100		8 000	
1 500 \$		1 500 \$		9 600 \$	

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1989, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 745 000 \$ (1988 - 627 000 \$). Au 31 mars 1989, la somme de 189 000 \$ n'était pas réglée (1988 - 79 000 \$).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1988 - 182 580 \$; 1987 - 368 000 \$) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1989, 5,6 M\$ (1988 - 5,8 M\$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Au cours de l'exercice 1987, une diminution de 5,3 M\$ a été le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 7.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 545 000 \$ (1988 - 525 000 \$).

6. Immobilisations

Taux d'amortissement		Cout		Amortissement cumulé		Valeur nette		Valeur nette	
		1989		1989		1988		1988	
		(en milliers de dollars)							
Voie maritime :	Terrain	—	30 100 \$	—	30 100 \$	30 100 \$	30 324 \$	180 433	151 614
	Chenaux et canaux	1%	249 108	71 166	177 942	177 942	180 433	180 433	151 614
	Ecluses	1%	236 814	87 512	149 302	149 302	151 614	151 614	151 614
	Ponts et tunnels	2%	101 428	43 881	57 547	57 547	50 415	50 415	50 415
	Bâtiments	2%	12 045	6 740	5 305	5 305	5 476	5 476	5 476
	Matériel	2-20%	28 064	13 126	14 938	14 938	15 046	15 046	15 046
	Travaux de réfection	1%	121 458	24 114	97 344	97 344	107 720	107 720	107 720
	Cuvrages en voie de construction	—	779 986	—	533 447	533 447	2 430	2 430	2 430
Pont des Mille-lies :	Améliorations	2%	1 575	311	246 850	246 850	1 273	544 731	544 731

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1989

4. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe III de la Partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouvernement en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports. Alors le tarif des péages prend effet à la date du dépôt.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisées à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accroissent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la Voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes dépréciées dans le but d'assurer la fiabilité du système d'actif. Les coûts des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

(d) Programme de réhabilitation du Canal Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada envers ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés en tant qu'actif au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

(e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accroissent les prestations pour les employés.

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(g) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime annuel d'assurance-vie pour ses employés selon une méthode d'auto-assurance. Les surplus, les primes et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

(h) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subéquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement des coûts reliés à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas réglés au 31 mars :

1989	1988
115 \$	(en milliers de dollars)
34	
149 \$	
68	
203 \$	

Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 51%, comportant le remboursement annuel d'une somme de 28 000 \$, capital et intérêts réunis

Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de 33 952 \$

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

	1989		
	Pont des Mille-iles	Voie maritime	
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :	Total	Total	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(322) \$	(4 419) \$	(1 917) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse	153	(20)	153
(Bénéfice) perte à l'aliénation d'immobilisations	10 496	10 043	10 464
Amortissement	1 497	1 758	1 497
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	(609)	(559)	995
Variation nette des composantes du fonds de roulement	11 215	6 803	11 192
autres que l'encaisse et les quasi-espèces			(1 604)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation			23
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	25 400	24 500	25 400
Encaisse en provenance des activités de financement	25 400	24 500	25 400
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Réduction des débiteurs à long terme	54	54	54
Achat de placements	(21 500)	(9 053)	(21 500)
Achats d'immobilisations	(26 256)	(26 598)	(26 256)
Produits à l'aliénation de placements	13 000	6 716	13 000
Produits à l'aliénation d'immobilisations	250	61	250
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(34 452)	(28 820)	(34 475)
Augmentation de l'encaisse	2 140	2 483	2 140
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	13 417	10 934	13 417
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	15 557 \$	13 417 \$	15 557 \$
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice	28 233 \$	25 072 \$	28 233 \$
Actif à court terme	19 925	14 046	19 925
Passif à court terme	8 308 \$	11 026 \$	8 308 \$

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

Revenus					
Secteur	Montreal-lac	Ontario	Secteur	Voie maritime	Pont des Mille-iles
27 310 \$	32 697 \$	60 007 \$	— \$	362	1 256
Baux et permis	690	3 333	1 357	64 697	1 618
Autres revenus	706	651	35 991	28 706	66 315
Dépenses					
6 368	10 394	16 762	—	16 762	16 674
Exploitation	10 727	23 413	23 413	23 413	22 552
Entretien	4 947	10 255	9 952	8 872	10 496
Bureau central	4 141	9 395	8 872	1 758	1 058
Amortissement	4 738	10 496	1 497	481	72 299
Préstations de cessation d'emploi	606	1 497	481	72 959	(5 984)
Autres dépenses	344	137	481	(1 117) \$	(322) \$
31 871	40 088	72 959	72 959	(1 117) \$	(322) \$
(3 165)	(4 097)	(7 262)	(7 262)	(1 917) \$	(5 662)
2 365	2 980	5 345	5 345	1 278	5 662
(800) \$	(1 117) \$	(1 917) \$	(1 917) \$	1 595	(322) \$
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice					
Revenus de placement					
Bénéfice (perte) d'exploitation					

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

ÉTAT DU DÉFICIT

Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice
Perte (bénéfice net) pour l'exercice
Remise de l'intérêt reporté (note 7)
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice

1989	1988
Voie maritime	Pont des Mille-iles
51 923 \$	(3 763) \$
1 917	(1 595)
—	—
53 840 \$	(5 358) \$
48 160 \$	322
48 482 \$	48 160 \$
—	—
—	4 419
—	(177 178)
—	48 160 \$

BILAN

au 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

ACTIF		PASSIF	
À court terme		À court terme	
Encaisse et dépôts à terme		Créditeurs et frais courus	
Débiteurs		Prestations de cessation d'emploi	
Intérêts courus à recevoir		courues (note 4)	
Stocks de fournitures		Éventualités (note 10)	
Débiteurs à long terme (note 3)		AVOIR DU CANADA	
Placements		Capital d'apport (note 7)	
Placements à long terme (note 4)		Déficit	
Filiales (note 5)		Approuvé :	
Immobilisations (note 6)		le Président	
À court terme		W.A. O'NEIL	
À long terme		R.J. FORGUES	
Prestations de cessation d'emploi		le Contrôleur et Trésorier	
cours (note 4)			
Éventualités (note 10)			
AVOIR DU CANADA			
Capital d'apport (note 7)			
Déficit			
Approuvé :			
le Président			
W.A. O'NEIL			
R.J. FORGUES			
le Contrôleur et Trésorier			

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1989 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Via vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

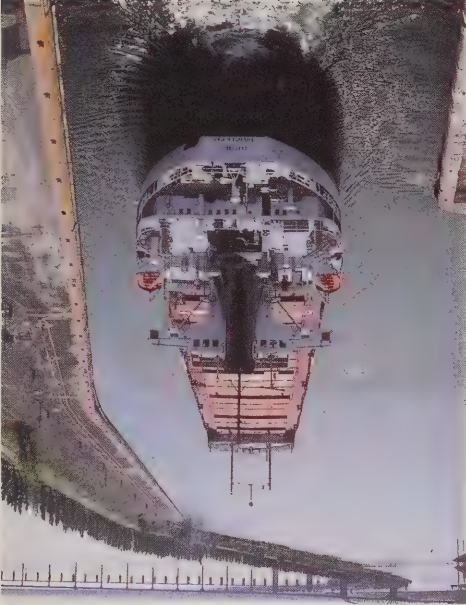
À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

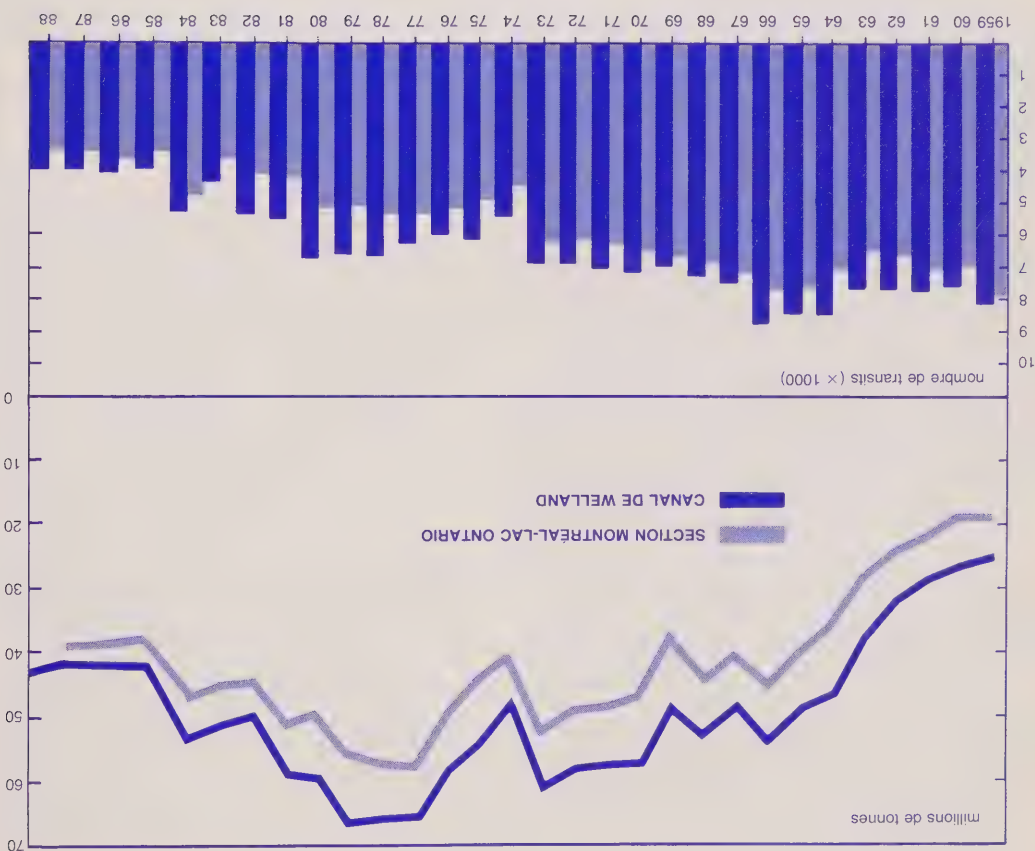
pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 12 mai 1989



TONNAGES ET TRANSITS



Réfection du canal de Welland: Les ouvriers installent l'armature d'acier qui consolidera le revêtement d'un mur d'écluse.

LE PROGRAMME DE RÉFÉCTION DU CANAL DE WELLAND

AUTRES POINTS

Ce programme septennal de 175 M\$ vise à assurer que le canal, vieux de 57 ans, pourra continuer à fournir un service sûr et fiable jusqu'au cours du 21^e siècle. Durant l'année 1988-1989, une dizaine de contrats totalisant environ 24,4 M\$ ont été accordés. Le coût total des travaux exécutés au cours des trois premières années du programme s'élève à quelque 63,5 M\$.

Les travaux à forte densité de main-d'œuvre complétés l'hiver dernier incluent la stabilisation des murs nord et sud de quai 13, l'excavation, le renforcement et la refECTION du système de drainage du mur ouest de l'écluse 1, et le revêtement des bords est de l'écluse 5E et ouest de l'écluse 6E.

Le gouvernement fédéral absorbe tous les frais d'immobilisation de ce programme.

L'importante question des péages a dû être abordée au cours de l'exercice 1988-1989. À la suite de réunions entre les deux administrations de la Voie maritime, on annonçait une hausse de 4,5% sur les deux sections du système à partir du début de 1989, suivie d'une seconde hausse de 4,5% en 1990. Une modification de la répartition des péages sur la section M.L.O. a aussi été acceptée; le Canada touchera désormais 75% du total des revenus et les États-Unis, 25%. Le partage antérieur était de 73 et 27%.

Cette modeste majoration des péages reflète l'effet de l'inflation sur le coût des services offerts par la Voie maritime. Toutefois, conformément aux efforts de l'Administration visant à accroître le tonnage de certaines marchandises, le péage a été éliminé sur les carillons de décaissage, nous pouvons tous contempler avec fierté le succès des dernières trente années et envisager avec confiance l'avenir de cette grande voie navigable, l'une des plus importantes routes de transport au monde.



Photographie à l'issue de la présentation donnée à Casablanca par la Mission commerciale de 1989, et chef de la délégation canadienne, est accompagné de (à sa droite) M. John Broadbent, attaché commercial à l'ambassade du Canada à Rabat, et général de l'Office d'exploitation des Ports du Maroc, et M. Davis Heiberg, Président de l'International Association of Great Lakes Ports, et Directeur du port de Duluth.

L'EXPLOITATION

La section Montréal-lac Ontario, ouverte à la navigation le 29 mars, a fermé le 23 décembre. Les aides à la navigation étaient en place le 7 avril, date à laquelle on a pu naviguer jour et nuit. La saison de navigation a compté 270 jours. La durée moyenne des transits a été de 20,1 heures et la demande moyenne d'environ 11 cargos par jour.

Sur le canal de Welland, la saison a débuté le 30 mars pour se terminer le 24 décembre, pour un total de 270 jours. La durée moyenne des transits a été de 13,1 heures et la demande d'environ 15 navires par jour.

La demande et la durée des transits sur les deux sections sont étroitement comparables aux moyennes des trois années précédentes.

La fermeture a été ordonnée et relativement facile. Les procédures usuelles ont été suivies sur la section M.L.O. L'imposition de primes de passage a été levée les 19 et 20 décembre et réintégrée les 21 et 22 décembre en raison du gel. Une prime a dû être versée par un navire descendant ayant transité le 23. Aucune entente spéciale n'a été signée après cette date, les navires sortants ayant tous complété leurs transits.

Il n'y a eu aucune mésaventure ou interruption de la navigation en 1988. Le niveau d'eau est demeuré stable et n'a entraîné aucun délai. Par contre, des vents violents ont retardé plusieurs navires à l'autotome, en particulier sur le canal de Welland.

L'entretien correctif normal des structures et chenaux s'est poursuivi au cours de l'année. Des réparations temporaires ont dû être effectuées au mur d'approche en amont de l'écluse 3 du canal de Welland. En effet, ce mur ayant montré des signes de glissement au début de la saison, on a dû le stabiliser par mesure de précaution. La refecton du mur a été complétée durant l'hiver. Toujours dans le domaine de l'entretien, on a régulièrement inspecté structures et installations dans le but de relever, enregistrer et établir d'après ces évaluations.



Les principaux travaux d'entretien exécutés au cours de l'année ont été les suivants:

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO:

- Modification des bras d'arrêt aux écluses
- Peinture des ponts
- Réparation de la chussée du pont Mercier
- Dragage à proximité de Lancaster Bar
- Remplacemement des défenses en bois des bajoyers
- Remplacemement du réseau de radio VHF

CANAL DE WELLAND:

- Peinture des ponts et des portes d'écluse
- Réplacement des installations électriques
- Réfection des défenses en bois des bajoyers
- Réfection des réseaux de distribution d'énergie électrique
- Réfection des cabestans aux écluses

En vue d'obtenir le maximum d'efficacité, l'Administration a réorganisé le service d'entretien du canal de Welland; certains postes de gestion intermédiaires ont été fusionnés, la fonction de planification renforcée et les lignes de communication entre les niveaux de surveillance réduites.

Le programme de formation du personnel a été centré sur les fonctions spécialisées de l'entretien et de l'exploitation ainsi que sur les postes de gestion générale et de surveillance. Une attention particulière a été portée à l'amélioration de la sécurité des employés.

LES FINANCES

L'amélioration du trafic de la plupart des denrées, ainsi que la hausse des péages de 8% sur le canal de Welland, ont pu compenser la baisse de recettes attribuable au déclin du trafic des céréales. En conséquence, si l'on inclut le revenu de placements de 5,3 M\$, les recettes de l'Administration au cours de l'exercice qui vient de se terminer s'élèvent à 70,0 M\$ comparativement aux 67,5 M\$ budgétés.

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Une augmentation de 1,4% du tonnage des cargaisons a produit une hausse des recettes de 5,4% en 1988.

(en millions)		
1988-89	1987-88	Changement
27,3 \$	25,9 \$	+ 5,4%
Revenu des péages		

Le Tarif des péages de 1983 était encore en vigueur sur cette section.

CANAL DE WELLAND

La hausse de 1,9% du tonnage des marchandises, ainsi qu'une majoration des péages de 8%, ont fait augmenter les recettes de 10,1% en 1988.

(en millions)		
1988-89	1987-88	Changement
32,7 \$	29,7 \$	+ 10,1%
Revenu des péages		

Pour la même période, les frais d'exploitation sur les deux sections, budgétés à 74,1 M\$ se sont chiffrés à 72,0 M\$.

Voici un état comparatif des frais d'exploitation pour les deux derniers exercices :

(en millions)		
1988-89	1987-88	Changement
31,871 \$	31,440 \$	+ 1,4%
40,088	39,081	+ 2,6%
Canal de Welland		
71,959 \$	70,521 \$	+ 2,0%
Total		

Les revenus supplémentaires en 1988-1989, ainsi que la réduction des dépenses escomptées, ont contribué à réduire le déficit prévu de 6,6 M\$ à 1,917 M\$ (le déficit de 1987-1988 s'élevait à 5,488 M\$).

Les frais d'immobilisation ont atteint 26,256 M\$, dont 24,355 M\$ pour le Programme de réfection du canal de Welland.

Malgré la perte courue et les sorties pour frais d'immobilisation, les mouvements de l'Administration sont restés positifs. Le fonds de roulement est passé de 8,536 M\$ à 8,308 M\$ et le fonds d'amélioration du capital, réserve pour les frais d'immobilisation à venir, a été augmenté de 8,5 M\$.

Les perspectives financières pour 1989-1990 ne sont pas rassurantes, surtout pour ce qui est du revenu des péages sur les céréales. Cependant, la baisse prévue devrait être tant soit peu compensée par la hausse des péages de 4,5% et par une meilleure répartition de ceux-ci avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, l'homologue américain de l'Administration.

Néanmoins, grâce à ses réserves financières et au revenu de placements qui en découle, l'Administration ne croit pas avoir à recourir aux crédits parlementaires pour couvrir ses frais au cours de l'exercice 1989-1990.



Chargé d'une cargaison de produits transformés, le «Project Europa» transitait le canal de Welland en novembre 1988.

Le redressement graduel du trafic sur la Voie maritime mentionné dans notre rapport de l'an dernier s'est poursuivi durant 1988. Bien que modeste, cette amélioration indique que l'effet de la dure

récession économique de 1981-1982, qui a exercé une influence néfaste sur pratiquement tous les modes de transport, y compris la Voie maritime, est en train de se dissiper et que la reprise d'une circulation plus normale des denrées est amorcée. Sur la section Montréal-Iac Ontario (M.I.O.), les cargaisons ont atteint 40,6 millions de tonnes en 1988, comparativement à 40,0 millions en 1987. Sur le canal de Welland, on a compté respectivement 43,5 et 42,7 millions de tonnes.

Cette tendance s'est manifestée par des augmentations de

surtout une. Par exemple, les expéditions de minerai de fer sur la section ont atteint 10,8 millions de tonnes, soit 13,1% de plus qu'en 1987. Sur le canal de Welland, une hausse remarquable de 14,6%, pour un total de 7,08 millions de tonnes, a été enregistrée.

Le trafic descendant du chablon sur la section M.I.O. — apport relatif descendant du chablon sur la section — s'est élevé à 713,000 tonnes, soit une hausse de 480,000 tonnes. Sur le canal de Welland, où le chablon a toujours tenu une place importante, l'augmentation de presque 25%, à plus de 7 millions de tonnes, est également impressionnante. De même, l'ensemble des « autres vrac », qui comprend des denrées aussi diverses que le coke, les produits pétroliers et chimiques, la ferraille, la pierre et le sel, a accusé une hausse de plus de 16% sur chaque section. Ce résultat fort appréciable marque la reprise de la croissance de ces cargaisons interrompue temporairement en 1987.

Les expéditions de marchandises générales ont été chiffrées à 4,60 millions de tonnes sur la section M.I.O. et 3,27 millions sur le canal de Welland. Le fer et l'acier manufacturés, qui dominent cette catégorie d'une valeur relativement haute, se sont élevés à 4,28 millions de tonnes sur la section M.I.O., soit presque 19% de plus

qu'en 1987, et à 3,03 millions, pour une hausse de 13%, sur le canal de Welland.

La seule exception à cette tendance à la hausse a été marquée par les céréales canadiennes, denrée principale et traditionnelle pour la Voie maritime. Des baisses de 16%, à 15,5 millions de tonnes sur la section M.I.O. et à 16 millions sur le canal de Welland ont été notées. La grave sécheresse qui a sévi dans l'Ouest canadien a été la cause principale de ce déclin. Cependant, la concurrence intense exercée à l'échelle du marché mondial et la loi sur le transport des céréales de l'Ouest canadien, laquelle défavorise le mouvement des exportations en direction est par la voie navigable, ont aussi contribué à la baisse. Par contre, les céréales américaines ont augmenté de presque 8% par rapport à 1987, pour un total de 5,5 millions de tonnes sur les deux sections.

En résumé, le trafic de la Voie maritime en 1988 a été plutôt encourageant et ce, en dépit du mince volume de céréales canadiennes. De fait, si les expéditions de céréales s'étaient maintenues au niveau de 1987, l'augmentation totale des cargaisons pour l'année aurait été de l'ordre de 10% au lieu de moins de 2%.

Les cargos ont effectué 3 909 transits sur la Voie maritime en 1988, dont 2 849 par des lacquiers et 1 060 par des océaniques. Ces chiffres correspondent essentiellement à ceux de l'année précédente.

Les prévisions du trafic pour 1989 ne peuvent être envisagées qu'avec prudence. Certes, les perspectives relatives au mouvement des céréales, surtout au printemps et à l'été, ne sont pas sans causer d'inquiétude à toute l'industrie maritime des Grands Lacs. Toutefois, nous comptons sur la haute performance d'autres cargaisons telles que le minerai de fer, l'acier et le fer manufacturés. Dans l'ensemble, en présusant qu'il n'y aura pas de ralentissement sérieux de l'activité économique, il semble raisonnable d'espérer qu'en 1989 le trafic sur la Voie maritime se maintiendra au niveau de l'an dernier.



Bien que les barges remorquées ne forment qu'une faible portion du trafic de la Voie maritime, leurs cargaisons ont doublé, et leurs transits presque triplé, au cours des cinq dernières années.

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 12 juin 1989

L'honorable Benoit Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

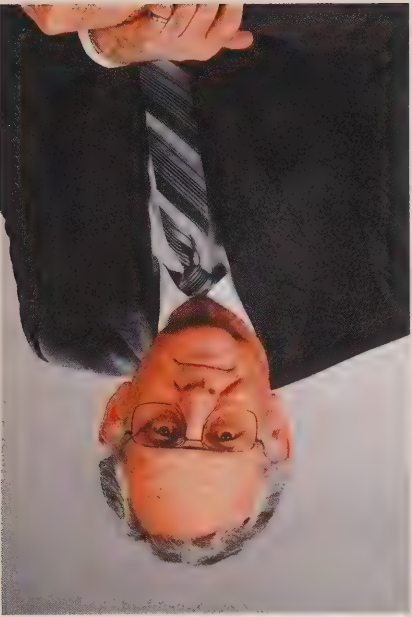
Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1989.

C'est un plaisir de pouvoir souligner que le trafic de 1988 sur la Voie maritime a connu sa troisième année consécutive de redressement à la suite du brusque déclin qui avait accompagné la récession économique générale du début des années 1980. Bien que les augmentations par rapport à 1987 aient été modestes (soit de 11% à 40,6 millions de tonnes sur la section Montréal-Iac Ontario (M.I.O.), et de 2% à 43,5 millions sur le canal de Welland) elles témoignent manifestement que notre voie d'eau reste bien établie en tant que route économique et concurrentielle pour une bonne partie des marchandises expédiées annuellement depuis ou vers le continent nord-américain. En outre, n'eut été la baisse de plus de 3 millions de tonnes des expéditions de céréales canadiennes causée par la grave sécheresse qui a sévi dans l'Ouest, le total des cargaisons en 1988 aurait connu une hausse beaucoup plus importante.

Au plan financier, l'année 1988 a également été encourageante pour l'Administration. Les recettes de l'exercice terminé le 31 mars 1989 se sont élevées à 70 M\$ comparativement à nos prévisions budgétaires de 67,5 M\$. Les dépenses ont atteint 72 M\$, soit plus de 2 M\$ au-dessous des 74,1 M\$ que nous avions prévus. L'augmentation des recettes, combinée à une réduction des dépenses, a réduit le déficit à 1,9 M\$, déclin bienvenu après la perte de 5,5 M\$ éprouvée au cours de l'exercice précédent. Je suis aussi heureux de signaler que, pour la onzième année consécutive, notre entreprise a réussi à couvrir tous ses frais d'exploitation de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent à même ses propres revenus, sans l'aide du gouvernement ou de toute autre source extérieure.

En 1988, les péages sur la section M.I.O. sont demeurés les mêmes qu'en 1983 pour la sixième année consécutive; toutefois, il y a eu une hausse de 8% sur le canal de Welland. Pour ce qui est du fonctionnement, ce fut une année à peu près sans histoire. La section M.I.O. a été ouverte à la navigation le 29 mars; le canal de Welland, le lendemain. Les deux sections ont fermé le 23 et le 24 décembre respectivement, sans difficulté sérieuse. L'année s'est écoulée sans mésaventure ou interruption de la navigation et tous les navires qui tendaient à sortir du système avant le gel ont pu le faire.

L'exercice 1988-1989 a marqué la fin de la troisième année du programme septennal de réfection du canal de Welland. Comme vous le savez, ces travaux majeurs ont pour but principal d'assurer l'efficacité et la sécurité des services offerts par la Voie maritime sur une période qui se prolongera bien au delà de l'an 2000. Le programme, dont le coût s'élève à 175 M\$ est subventionné par le Gouvernement fédéral; on y a consacré l'an dernier un montant de 24,4 M\$ pour un total cumulé de 63,5 M\$ jusqu'à ce jour.



W.A. O'Neill

Vue dans son ensemble, l'année écoulée démontre une fois de plus que la Voie maritime mérite d'être considérée comme l'un des plus importants services de transport engagés dans le commerce mondial. Tout en tenant compte de l'apport important des céréales plus importants services de transport engagés dans le commerce mondial. Tout en tenant compte de l'apport important des céréales à la viabilité du système, et en excluant toute récession économique grave, l'Administration a confiance que le volume des cargaisons sur la Voie maritime sera maintenu au même niveau au cours de la saison de 1989.

Enfin, j'aimerais dire combien nous sommes encouragés par les événements qui sont survenus au cours de notre trentième année 30^e anniversaire de l'ouverture officielle de la Voie maritime du Saint-Laurent qui eut lieu le 26 juin 1959.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

PERSONNEL DE DIRECTION

W.A. O'NEIL
Président

G. LANIEL
Vice-président

W.F. BLAIR
Membre

J.B. McLEOD
Vice-président, Région ouest

J.P. PATOINE
Vice-président, Région est

V.C. DURANT
Secrétaire

H.L. FERGUSON
Ingénieur en chef

R.J. FORGUES
Contrôleur et trésorier

J.M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

K. OGLESBY
Directeur de la planification

C.G. TRÉPANIER
Directeur du personnel et de l'administration

N.B. WILLANS
Avocat-conseil

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Région est
Ecluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Couverture : Photo de Thomas Manse

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport
en s'adressant à l'Administration de la voie
maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert,
Ottawa, Canada, K1R 7X7
(ISSN 0581-3298)

L'Administration de la

voie maritime du Saint-Laurent



Rapport annuel 1988-1989

CAI
TA56
-A55



THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1989-1990

EXECUTIVE OFFICERS

G.R. STEWART
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

J. VAZALINSKAS
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region

St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained
from The St. Lawrence Seaway Authority,
360 Albert Street, Ottawa, Ontario K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 19, 1990

The Honourable Doug Lewis, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 1990.

Cargo movements during the 1989 navigation season were down significantly from 1988 due to a sharp drop in Canadian grain exports which could not be offset by increases in the movement of other bulk commodities. As a result, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section fell by 8.6%, to 37.1 million tonnes, and on the Welland Canal, by 8.3%, to 39.9 million tonnes. It is hoped that improved grain yields and improved sales to the Seaway's traditional users, combined with the continued strong performance of iron ore and other bulk cargoes, will place the waterway well on the road to recovery in 1990.

In financial terms, the 1989 results confirmed the predictions made in last year's report. The loss in toll revenues from reduced grain tonnage was partly compensated by the improved performance of other cargoes and a 4.5% increase in user charges. The Authority's revenue for the fiscal year ending on March 31, 1990, including investment income of \$6.6 million, amounted to \$71.1 million, compared to a budgeted figure of \$71.8 million. Careful management succeeded in reducing projected maintenance and operating expenses, estimated

at \$76.5 million, to \$75.5 million. Despite these efforts, and because of the unseasonably cold weather in December, the Coast Guard strike, the reduced toll revenue, and the provision for the Large Corporation Tax, the net deficit at year end was \$5.1 million.

As in the past eleven years, the corporation was able to defray all operating and maintenance costs from self-generated revenue, and to remain financially self-supporting.

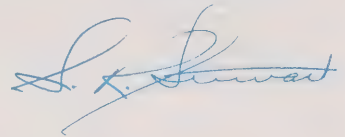
Excellent operating conditions prevailed through most of the 1989 navigation season. However, inordinately harsh weather in December severely tested both men and machinery. All ice-control equipment installed at the locks over the years performed effectively, and the Authority applauds the efforts and dedication of all its crews during this difficult period. The Authority also recognizes the services of the Seaway pilots, and the co-operation of the hydro electric companies, who assisted in the safe transit of vessels during the closing period.

As the new President of the Authority, I am fortunate that the Seaway system is running smoothly, assisted in part by the federally-funded Welland Canal Rehabilitation Program, now entering its fifth year, and by the successful labour negotiations carried out last fall under the leadership of my predecessor, Mr. W.A. O'Neil, which culminated in the signing of three two-year contracts.

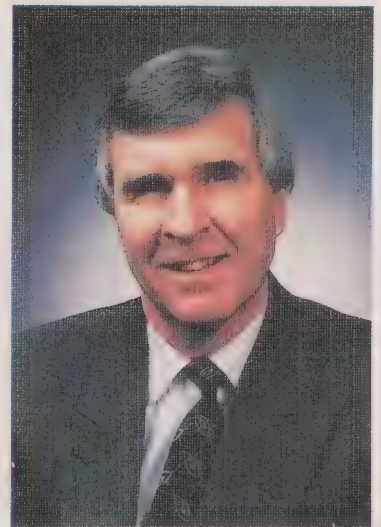
As we start the 1990's, we look forward to improving our market share through a combination of productivity improvements, incentive tolls, and participation in international and domestic trade promotions. We expect to remain financially self-supporting while maintaining the integrity

of our facilities. Our challenge will be to continue to restore user confidence in the reliability of the St. Lawrence Seaway as a dependable and economical transportation alternative. With the continued dedication of our staff, I am confident we will meet this challenge.

Respectfully yours,



G.R. Stewart



THE YEAR IN REVIEW

FINANCES

Significant gains in the movement of several bulk commodities, a 4.5% increase in user charges, as well as a 2% increase in Canada's share of tolls collected on the Montreal-Lake Ontario section, all combined to partially offset the loss in revenue caused by low Canadian grain exports through the Seaway in 1989. Accordingly, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, including investment income of \$6.6 million, amounted to \$71.1 million, compared to a budgeted sum of \$71.8 million.

Total expenditures on both sections of the waterway rose by 4.9%, from \$72 million in 1988-89 to \$75.5 million in 1989-90.

On the Montreal-Lake Ontario section, where an 8.6% drop in cargo tonnage was

registered, toll income rose by 1.6%, to \$27.8 million in 1989, while operating expenses increased by 6.3%, from \$31.9 million to \$33.9 million.

An 8.3% decline in shipments through the Welland Canal resulted in a 4.6% loss in toll revenues for that section, from \$32.7 million in 1988-89 to \$31.2 million in 1989-90. Operating expenses rose to \$41.6 million from \$40.1 million in fiscal 1988-89, an increase of 3.7%.

Capital expenditures during the year totalled \$29.3 million, including \$27.2 million under the Welland Canal Rehabilitation Program.

The cash flow of the corporation remained positive, notwithstanding the loss incurred

and the capital expenditures. Working capital rose to \$8.6 million from \$8.3 million the preceding year, and the Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, now stands at \$31.9 million.

The Authority has established a 4.5% toll increase for the 1990 navigation season. This, coupled with a projected 5% increase in traffic, will ensure some financial stability, notwithstanding the disheartening forecast of a \$6.5 million deficit. Nevertheless, the Authority has and will continue to operate and maintain the system without the need of federal government funding.



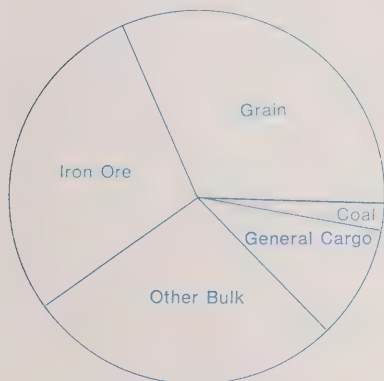
Canadian lakers in the Welland Canal flight locks, summer 1989

TRAFFIC

The 1989 Seaway traffic results did little to support the optimism that was developing after three consecutive yearly cargo increases, albeit modest ones. At year end, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) had fallen by 8.6%, to 37.1 million tonnes, from the 40.6 million tonnes attained in 1988. On the Welland Canal, tonnage dropped to 39.9 million tonnes, a decline of 8.3% from the 43.5 million tonnes registered the previous year.

Grain

A significant drop in Canadian grain shipments through the waterway in the first half of the navigation season, a carryover from the 1988 drought, had in fact been expected. However, as the season advanced, it became evident that a lack of sales to the Soviet Union and other European importers would prevent any opportunity for recovery in the fall. As a result, total grain shipments on the M.L.O. fell to 11.5 million tonnes, a 26% drop from 1988, and by 24.7% on the Welland Canal, to 12.1 million tonnes.



1989 CARGO DISTRIBUTION
MONTREAL- LAKE ONTARIO

While Canadian grain exports shipped through the Seaway fell by over 40% on each section of the waterway, slight increases in U.S. grain movements, 4% on the M.L.O. and 5.3% on the Welland Canal, brought the two countries on a near even par for the first time in Seaway history, at 5.7 million tonnes each on the M.L.O. and 6.0 million tonnes on the Welland Canal.

Iron Ore

Modest increases in iron ore movements through both sections of the Seaway helped maintain the upward trend which has marked this commodity in recent years. Shipments on the M.L.O. reached a total of 11.2 million tonnes, a rise of 3.5%. On the Welland Canal, where total iron ore tonnage rose by 2.9%, to 7.3 million tonnes, it is interesting to note that upbound movements alone accounted for 6.2 million tonnes, an increase of 7.4% over 1988 results and a further indication of the continued recovery of the North American steel industry.

Coal

Coal movements through the Welland Canal dropped by 10%, to 6.3 million tonnes, reflecting a lesser demand by Ontario Hydro during 1989. On the M.L.O., an increase of 8.8%, to 0.8 million tonnes, was recorded, with U.S. export shipments remaining relatively stable.



1989 CARGO DISTRIBUTION
WELLAND CANAL



At Beauharnois - a December to remember

Other Bulk

The aggregate of bulk commodities other than grain, iron ore and coal, continued its upward trend on both sections of the Seaway in 1989. On the Welland Canal, an increase of 7.7%, to 10.8 million tonnes, reflected stronger performances by gasoline, petroleum products, stone and salt. On the M.L.O., gains in salt, stone, gasoline and several lesser traffic components brought the total to 9.0 million tonnes, an increase of 2% over 1988 results. Lumber shipments, on which tolls were reduced through reclassification to the bulk cargo rate in 1989, rose by 60%, from 25,514 tonnes the preceding year to 41,058 tonnes.

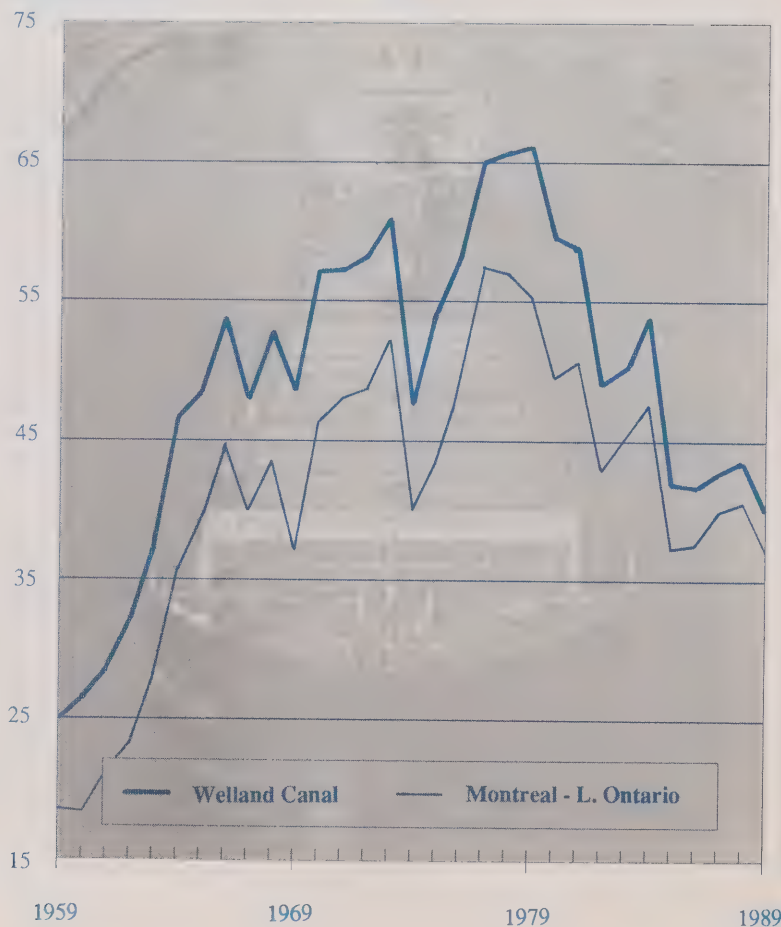
General Cargo

General cargo, which is composed mainly of manufactured iron and steel, showed mixed results in 1989. On the M.L.O., total general cargo declined by 3.5%, to 4.4 million tonnes, while on the Welland Canal, an increase of 0.2%, to 3.3 million tonnes, was registered. On both sections, downbound exports of iron and steel products quadrupled, to 1.5 million tonnes on the M.L.O. and to 1.0 million tonnes on the Welland. These downbound movements, of which nearly half originated in Canada, were unfortunately offset by comparable declines in upbound shipments through both sections of the waterway.

Outlook

While as of this writing the export grain situation is uncertain, there remains a possibility that stronger sales in 1990 will permit the Seaway to improve its market share of grain exports. This, and the continued strong movement of other bulk cargoes, should allow for an overall increase that would put the waterway firmly back on the path to economic recovery.

CARGO TRAFFIC
millions of tonnes
1959 - 1989



OPERATIONS

Normal operating conditions prevailed during most of 1989, but this changed drastically late in the season when the coldest December on record was encountered. Early ice formation and high winds, coupled with a lack of icebreaking services due to a strike by crew members of the Canadian Coast Guard, severely taxed all available resources. Fortunately, all ships were able to safely reach winter berths or exit the system before both sections of the Seaway system closed for the season.

The usual closing procedures were followed and no operational surcharges were levied since all ships met the December 19 clearance date on the Montreal-Lake Ontario section.

Both sections of the Seaway closed on December 23. The Montreal-Lake Ontario section, which opened on March 30th, had a 269-day navigation season, during which the average daily demand was approximately 10 vessels. The average one-way transit time was 20.2 hours.

The Welland Canal began operations on March 31; it had a 268-day season and an average daily demand of about 14 vessels. One-way transit time averaged 12.6 hours.

Based on the average for the previous three years, vessel demand in 1989 was somewhat lower, while transit time compared closely on both sections of the Seaway.

Water levels along the system remained adequate and stable throughout the navigation season and there were no delays due to low level conditions. However, navigation had to be suspended for three days at the St. Lambert lock where, on

December 3rd, an upbound vessel contacted the upper lock gates. The Authority's heavy lift floating crane had to be brought in to remove the most heavily damaged gate which required replacement. Navigation resumed on the morning of December 6th.

Normal maintenance activities were carried out throughout the year at canal facilities and in the navigation channels, including regular inspection of the facilities to identify, record and assess the condition of structures and installations. Priorities for necessary work were established based on the results of these inspections and maintenance schedules were drawn and implemented.

The major maintenance undertaken during the year included:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Canal bank repairs
- Concrete rehabilitation
- Closed circuit TV installations for Traffic Control Centre
- Bridge painting
- Bridge deck repairs - Mercier Bridge

WELLAND CANAL

- Replacement of lift bridge cables
- Painting of bridges
- Upgrading of electrical system
- Replacement of timber fendering on lock walls

The Authority, in its ongoing efforts to improve efficiency, conducted reviews of its operating procedures, safety requirements and administrative and maintenance programs. Wherever required, appropriate measures were taken. Concurrently, training requirements were reassessed and training activities for supervisory, operations and maintenance personnel were maintained.



End of 1989 season - the ice fighters

OTHER MATTERS

The Welland Canal Rehabilitation Program, designed to ensure the maintenance of safe and efficient service well into the next century, has passed the halfway point with all major work contracts proceeding on schedule and within budget. The structural steel reinforcing of lock walls, a massive undertaking, has now been completed at all eight locks of the canal. Regular canal users will have noticed the smooth appearance of the newly restored concrete along the inner walls of several locks while the stabilization of canal banks and approach walls, an extensive portion of the project, will be pursued throughout the duration of the program.

The value of contracts in 1989-90, the fourth year of the seven-year, federally-funded program, amounted to \$27.2 million.

For the very first time in the history of labour negotiations between the St.

Lawrence Seaway Authority and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, an agreement was reached before the December 31, 1989 expiry date of the labour contracts. The intensity of these negotiations, which began in the early fall of 1989, denoted the willingness and co-operation of both parties to arrive at a mutually acceptable agreement as early as possible. The three contracts, covering the years 1990 and 1991, affect employees in the supervisory group, the operation and maintenance workers and the employees at Cornwall Headquarters

The assurance of labour stability at Seaway installations is particularly gratifying to the Authority as it prepares to intensify its business development and promotional programs and activities. In the

past year, the Business Development Unit, recently established by the Authority to coordinate marketing initiatives with other Seaway/Great Lakes interests, met with officials of the grain, potash and sulphur industries to determine how the system might best serve their transportation needs. Representatives of this unit participated actively with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation at trade fairs held in New Orleans and Chicago, and, with the Thunder Bay Harbour Commission, at agricultural events in Winnipeg and Brandon, Manitoba. During the year, the Business Development Unit and senior officers of several Seaway/Great Lakes maritime transportation industries met to discuss the objectives of joint marketing with a view to developing the most effective use of the available resources.



Refacing of a lock wall at the Welland Canal

AUDITOR'S REPORT



AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1990 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1990 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice

during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Meyers'.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 11, 1990



BALANCE SHEET

as at March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	<u>1990</u>	<u>1989</u>
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	\$ 16,759	\$ 15,557
Accounts receivable	7,500	8,692
Accrued interest receivable	1,375	1,143
Supplies inventory	<u>2,996</u>	<u>2,841</u>
	28,630	28,233
Long-term		
Investments (Note 3)	44,862	41,440
Receivables (Note 4)	93	149
Investment in subsidiaries (Note 5)	<u>10</u>	<u>10</u>
Fixed (Note 6)	<u>526,692</u>	<u>534,711</u>
	<u>\$ 600,287</u>	<u>\$ 604,543</u>
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 13,065	\$ 15,831
Large corporation tax payable (Note 8)	<u>756</u>	<u>—</u>
	13,821	15,831
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>12,788</u>	<u>12,244</u>
	<u>26,609</u>	<u>28,075</u>
Contingencies (Note 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 7)	624,950	624,950
Deficit	<u>(51,272)</u>	<u>(48,482)</u>
	573,678	576,468
	<u>\$ 600,287</u>	<u>\$ 604,543</u>

Approved:

G.R. STEWART

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990				1989
	<u>Montreal-Lake Ontario Section</u>	<u>Welland Section</u>	<u>Total Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>
Revenues					
Tolls	\$ 27,740	\$ 31,218	\$ 58,958	\$ —	\$ 58,958
Leases and licenses	813	2,750	3,563	676	4,239
Other	998	963	1,961	1,355	3,316
	<u>29,551</u>	<u>34,931</u>	<u>64,482</u>	<u>2,031</u>	<u>66,513</u>
Expenses					
Operating	6,787	11,170	17,957	—	17,957
Maintenance	12,422	12,132	24,554	151	24,705
Administration	4,725	6,137	10,862	44	10,906
Headquarters	4,277	5,256	9,533	67	9,600
Depreciation	4,787	5,741	10,528	32	10,560
Employee termination benefits	768	1,050	1,818	—	1,818
Other expenses	115	115	230	—	230
	<u>33,881</u>	<u>41,601</u>	<u>75,482</u>	<u>294</u>	<u>75,776</u>
Income (loss) from operations	(4,330)	(6,670)	(11,000)	1,737	(9,263)
Investment income	2,970	3,651	6,621	608	7,229
Net income (loss) before large corporation tax	(1,360)	(3,019)	(4,379)	2,345	(2,034)
Large corporation tax (Note 8)	335	411	746	10	756
Net income (loss) for the year	<u>\$ (1,695)</u>	<u>\$ (3,430)</u>	<u>\$ (5,125)</u>	<u>\$ 2,335</u>	<u>\$ (2,790)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990			1989
	<u>Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>	<u>Total</u>
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$ (53,840)	\$ 5,358	\$ (48,482)	\$ (48,160)
Net income (loss) for the year	(5,125)	2,335	(2,790)	(322)
Retained earnings (deficit), end of the year	<u>\$ (58,965)</u>	<u>\$ 7,693</u>	<u>\$ (51,272)</u>	<u>\$ (48,482)</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

		1990		1989
		Thousand		
	Seaway	Islands	Total	Total
		Bridge		
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year	\$ (5,125)	\$ 2,335	\$ (2,790)	\$ (322)
Items not involving cash				
(Profit) loss on disposal of fixed assets	34	—	34	153
Depreciation	10,528	32	10,560	10,496
Provision for termination benefits	1,818	—	1,818	1,497
Net change in working capital components other than cash and term deposits	1,348	(2,164)	(816)	934
Payment of termination benefits	(1,664)	—	(1,664)	(1,543)
Cash provided by operating activities	6,939	203	7,142	11,215
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	26,900	—	26,900	25,400
Cash provided by financing activities	26,900	—	26,900	25,400
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	56	—	56	54
Increase in investments	(3,422)	—	(3,422)	(8,500)
Increase in fixed assets	(29,271)	(203)	(29,474)	(26,029)
Cash used in investing activities	(32,637)	(203)	(32,840)	(34,475)
Increase in cash	1,202	—	1,202	2,140
Cash and term deposits at beginning of year	15,557	—	15,557	13,417
Cash and term deposits at end of year	\$ 16,759	\$ —	\$ 16,759	\$ 15,557
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 28,630	\$ —	\$ 28,630	\$ 28,233
Current liabilities	20,079	(6,258)	13,821	15,831
	\$ 8,551	\$ 6,258	\$ 14,809	\$ 12,402

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1990

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiaries

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) Insurance

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Long-term investments

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	<u>1990</u>	<u>1989</u>
	(in thousands of dollars)	
Capital improvements:		
— Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 9,053	\$ 14,940
Par value \$9,000 (1989 - \$15,000)		
Market value \$8,292 (1989 - \$14,459)		
— Treasury Bills, maturing on varying dates up to March 1991	12,809	8,500
— Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	<u>10,000</u>	<u>5,000</u>
	<u>\$ 31,862</u>	<u>\$ 28,440</u>
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	13,000	—
— Treasury Bill	<u>—</u>	<u>13,000</u>
	<u>\$ 44,862</u>	<u>\$ 41,440</u>

4. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	<u>1990</u>	<u>1989</u>
	(in thousands of dollars)	
5 1/2% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	\$ 93	\$ 115
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	<u>—</u>	<u>34</u>
	<u>\$ 93</u>	<u>\$ 149</u>

5. Subsidiaries and related parties

Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following:

	<u>No. of shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	<u>8,000</u>
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1990, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$653,000 (1989 - \$745,000). At March 31, 1990, \$76,000 was outstanding (1989 - \$189,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1989 - \$406,018; 1988 - \$182,580) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1990, \$5.2 million (1989 - \$5.6 million) in construction costs remained unamortized. During the 1987 year, a reduction of \$5.3 million was caused by the cancellation of interest, as explained in Note 7.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$565,000 (1989 - \$545,000).

6. Fixed assets

	Depre- ciation rate	1990			1989
		Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
			(in thousands of dollars)		
Seaway					
Land	—	\$ 30,027	\$ —	\$ 30,027	\$ 30,100
Channels and canals	1%	249,108	73,657	175,451	177,942
Locks	1%	237,295	89,898	147,397	149,302
Bridges and tunnels	2%	101,521	46,055	55,466	57,547
Buildings	2%	12,056	6,927	5,129	5,305
Equipment	2-20%	28,798	14,945	13,853	14,938
Remedial works	1%	121,458	25,331	96,127	97,344
Works under construction	—	1,807	—	1,807	969
		782,070	256,813	525,257	533,447
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	1,552	343	1,209	1,241
Works under construction		226	—	226	23
		\$ 783,848	\$ 257,156	\$ 526,692	\$ 534,711

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to \$90 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1990, \$85.8 million of the approved amount for the first four years was received and \$4.2 million is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program is:

	(in millions of dollars)
1990-91	\$ 27.3
1991-92	28.7
1992-93	<u>29.0</u>
Total	<u>\$ 85.0</u>

7. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, this deferred interest was forgiven by the Government of Canada and written off by the Authority.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1990 and 1989.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately \$216 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of the \$210 million in deferred interest by the Government of Canada (see Note 7) will not result in any tax liability. Discussions are continuing between the Authority and the Department of National Revenue to resolve the matter.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is to be levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. While the legislation to effect this tax is not yet in place, the Authority has made provision for the estimated amount payable.

9. Commitments

At March 31, 1990, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$4.7 million (1989 - \$3.1 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

	(in thousands of dollars)
1990 / 91	\$ 269
1991 / 92	269
1992 / 93	269
1993 / 94	269
1994 / 95	269
Subsequent years	425

10. Contingencies

There is a total of \$86.6 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1989 / 90</u>	<u>1988 / 89</u>	<u>1987 / 88</u>	<u>1986 / 87</u>	<u>1985 / 86</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$ 29,551	\$ 28,706	\$ 27,594	\$ 26,672	\$ 25,482
Expenses	<u>33,881</u>	<u>31,937</u>	<u>31,440</u>	<u>31,583</u>	<u>30,971</u>
Operating Profit (Loss)	(4,330)	(3,231)	(3,846)	(4,911)	(5,489)
Investment Income	<u>2,970</u>	<u>2,367</u>	<u>2,020</u>	<u>2,153</u>	<u>2,547</u>
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(1,360)	(864)	(1,826)	(2,758)	(2,942)
Large Corporation Tax	<u>335</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Net Profit (Loss)	<u>(1,695)</u>	<u>(864)</u>	<u>(1,826)</u>	<u>(2,758)</u>	<u>(2,942)</u>
WELLAND SECTION					
Revenue	34,931	35,991	32,945	29,627	25,653
Expenses	<u>41,601</u>	<u>40,028</u>	<u>39,081</u>	<u>33,702</u>	<u>51,217</u>
Operating Profit (Loss)	(6,670)	(4,037)	(6,136)	(4,075)	(25,564)
Investment Income	<u>3,651</u>	<u>2,978</u>	<u>2,474</u>	<u>2,471</u>	<u>3,305</u>
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(3,019)	(1,059)	(3,662)	(1,604)	(22,259)
Large Corporation Tax	<u>411</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Net Profit (Loss)	<u>(3,430)</u>	<u>(1,059)</u>	<u>(3,662)</u>	<u>(1,604)</u>	<u>(22,259)</u>
TOTAL					
Revenue	64,482	64,697	60,539	56,299	51,135
Expenses	<u>75,482</u>	<u>71,965</u>	<u>70,521</u>	<u>65,285</u>	<u>82,188</u>
Operating Profit (Loss)	(11,000)	(7,268)	(9,982)	(8,986)	(31,053)
Investment Income	<u>6,621</u>	<u>5,345</u>	<u>4,494</u>	<u>4,624</u>	<u>5,852</u>
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(4,379)	(1,923)	(5,488)	(4,362)	(25,201)
Large Corporation Tax	<u>746</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$ (5,125)</u>	<u>\$ (1,923)</u>	<u>\$ (5,488)</u>	<u>\$ (4,362)</u>	<u>\$ (25,201)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 2,639	\$ 1,935	\$ 1,457	\$ 1,160	\$ 896
Expenses	<u>294</u>	<u>340</u>	<u>388</u>	<u>507</u>	<u>450</u>
Profit (Loss) before Large Corporation Tax	2,345	1,595	1,069	653	446
Large Corporation Tax	<u>10</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$ 2,335</u>	<u>\$ 1,595</u>	<u>\$ 1,069</u>	<u>\$ 653</u>	<u>\$ 446</u>

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, comme il suit:

1990-1991	269
1991-1992	269
1992-1993	269
1993-1994	269
1994-1995	269
versements ultérieurs	425

(en milliers de dollars)

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Revenus	29 551 \$	28 706 \$	27 594 \$	26 672 \$	25 482 \$
Dépenses	33 881	31 937	31 440	31 583	30 971
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 330)	(3 231)	(3 846)	(4 911)	(5 489)
Revenus de placements	2 970	2 367	2 020	2 153	2 547
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(1 360)	(864)	(1 826)	(2 758)	(2 942)
Impôt sur les grandes sociétés	335	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(1 695)	(864)	(1 826)	(2 758)	(2 942)

CANAL DE WELLAND

Revenus	34 931	35 991	32 945	29 627	25 653
Dépenses	41 601	40 028	39 081	33 702	51 217
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6 670)	(4 037)	(6 136)	(4 075)	(25 564)
Revenus de placements	3 651	2 978	2 474	2 471	3 305
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(3 019)	(1 059)	(3 662)	(1 604)	(22 259)
Impôt sur les grandes sociétés	411	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(3 430)	(1 059)	(3 662)	(1 604)	(22 259)

TOTAL

Revenus	64 482	64 697	60 539	56 299	51 135
Dépenses	75 482	71 965	70 521	65 285	82 188
Bénéfice (perte) d'exploitation	(11 000)	(7 268)	(9 982)	(8 986)	(31 053)
Revenus de placements	6 621	5 345	4 494	4 624	5 852
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(4 379)	(1 923)	(5 488)	(4 362)	(25 201)
Impôt sur les grandes sociétés	746	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(5 125)	(1 923)	(5 488)	(4 362)	(25 201)

PONT DES MILLE-ÎLES

Revenus	2 639 \$	1 935 \$	1 457 \$	1 160 \$	896 \$
Dépenses	294	340	388	507	450
Bénéfice (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	2 345	1 595	1 069	653	446
Impôt sur les grandes sociétés	10	—	—	—	—
Bénéfice (perte)	2 335 \$	1 595 \$	1 069 \$	653 \$	446 \$

Voie maritime:					
Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette	1989
(en milliers de dollars)					

En 1985, l'Administration a embauché des experts-conseils pour faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système du Canal Welland. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de 175 millions \$ en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions \$ au cours d'une période de sept ans. À ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 90 millions \$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été déduits des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1990, 85,8 millions \$ de la somme approuvée pour les quatre premières années furent reçus. Le solde de 4,2 millions \$ est inclus dans les comptes débiteurs.

Le financement du gouvernement du Canada prévu pour les restes de ce programme est le suivant:

1990-1991	27,3 \$
1991-1992	28,7 \$
1992-1993	29,0 \$
Total	85,0 \$

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions \$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrait à 210 millions \$ sur ces prêts n'a pas été converti et apparaissait au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, l'intérêt reporté fut l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada et radié par l'Administration.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant que devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1990 et 1989.

8. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 216 millions \$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada au montant de 210 millions \$ (voir la note 7) n'entraînera aucune obligation fiscale. Les discussions entre l'Administration et le ministère du Revenu national se poursuivent pour résoudre cette question.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. Bien que la loi permettant de prélever cet impôt ne soit pas encore adoptée, l'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1990 à 4,7 millions \$ (1989 - 3,1 millions \$).

3. Placements à long terme

Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du Pont des Mille-Iles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

(en milliers de dollars)	
1990	1989
9 053 \$	14 940 \$
12 809	8 500
10 000	5 000
31 862 \$	28 440 \$
13 000	13 000
44 862 \$	41 440 \$

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement des coûts reliés à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

(en milliers de dollars)	
1990	1989
93 \$	115 \$
—	34
93 \$	149 \$

5. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée (A.P.G.L.)		Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J. C.C.)		La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Liée (C.P.I.V.m.)	
15	1	8			
1 500 \$	100	8 000			
Coût					
9 600 \$					

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1990, l'Administration a fourni à la P.J. C.C., certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 653 000 \$ (1989 - 745 000 \$). Au 31 mars 1990, la somme de 76 000 \$ n'était pas réglée (1989 - 189 000 \$).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1989 - 406 018 \$; 1988 - 182 580 \$) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1990, 5,2 millions \$ (1989 - 5,6 millions \$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Au cours de l'exercice 1987, une diminution de 5,3 millions \$ a été le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 7.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 565 000 \$ (1989 - 545 000 \$).

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime de Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'Etat mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports.

Le tarif des péages prend alors effet à la date du dépôt.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accroissent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles d'actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

(d) L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

(e) Programme de réhabilitation du Canal Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada pour ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice. L'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

(f) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accroissent les prestations pour les employés.

(g) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(h) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

(i) Assurance

L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif de l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) Pont des Mille-Iles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Iles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Iles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990	Pont des Mille- Iles	Voie maritime	Total	1989	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES:						
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION						
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(5 125) \$	2 335 \$		(2 790) \$	(322) \$	
Éléments sans incidence sur l'encaisse						
(Bénéfice) perte à l'aliénation d'immobilisations	34	—	32	10 560	1 496	153
Amortissement	10 528	—	32	10 560	10 496	153
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 818	—	—	1 818	1 497	151
Variation nette des composantes du fonds de roulement						
autres que l'encaisse et les dépôts à terme	1 348	(2 164)	—	(816)	934	(1 543)
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(1 664)	—	—	(1 664)	(1 543)	11 215
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	6 939	203		7 142		
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT						
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	26 900	—		26 900	25 400	
Encaisse en provenance des activités de financement	26 900	—		26 900	25 400	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT						
Réduction des débiteurs à long terme	56	—	—	56	54	
Augmentation des placements	(3 422)	—	(203)	(3 422)	(8 500)	(26 029)
Augmentation des immobilisations	(29 271)	(203)	(203)	(29 474)	(34 475)	
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(32 637)	(203)		(32 840)		
Augmentation de l'encaisse	1 202	—	—	1 202	2 140	
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	15 557	—	—	15 557	13 417	
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	16 759 \$	— \$	— \$	16 759 \$	15 557 \$	
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice						
Actif à court terme	28 630 \$	— \$		28 630 \$	28 233 \$	
Passif à court terme	8 551 \$	6 258 \$		14 809 \$	12 402 \$	

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

		1990		1989	
Secteur	Total	Voie maritime	Pont des Îles	Total	Total
Montreal-lac Ontario	27 740 \$	31 218 \$	58 958 \$	58 958 \$	60 007 \$
	813	2 750	3 563	4 239	3 695
Péages	998	963	1 961	3 316	2 613
Baux et permis	29 551	34 931	64 482	66 513	66 315
Depenses					
Exploitation	6 787	11 170	17 957	17 957	16 762
Entretien	12 422	12 132	24 554	151	24 705
Administration	4 725	6 137	10 862	44	10 906
Bureau central	4 277	5 256	9 533	67	9 600
Amortissement	4 787	5 741	10 528	32	10 560
Prrestations de cessation d'emploi	768	1 050	1 818	—	1 818
Autres	115	115	230	—	230
	33 881	41 601	75 482	294	75 776
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 330)	(6 670)	(11 000)	1 737	(9 263)
Revenus de placement	2 970	3 651	6 621	608	7 229
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(1 360)	(3 019)	(4 379)	2 345	(2 034)
Impôt sur les grandes sociétés (note 8)	335	411	746	10	756
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 695) \$	(3 430) \$	(5 125) \$	2 335 \$	(2 790) \$

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990	Pont des Îles	Total	1989
Vote maritime				
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(53 840) \$	5 358 \$	(48 482) \$	(48 160) \$
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(5 125)	2 335	(2 790)	(322)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(58 965) \$	7 693 \$	(51 272) \$	(48 482) \$

ACTIF

À court terme

Encaisse et dépôts à terme
Débiteurs
Intérêts courus à recevoir
Stocks de fournitures

À long terme

Placements (note 3)
Débiteurs (note 4)
Placements dans les filiales (note 5)
Immobilisations (note 6)

PASSIF

À court terme

Créditeurs et frais
courus
Impôt sur les grandes sociétés
(note 8)

À long terme

Prestations de cessation d'emploi
courus (note 3)

Éventualités (note 10)

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport (note 7)

Déficit

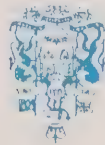
Approuvé:

le Président
G.R. STEWART

le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGLIES

	1990	1989
Encaisse et dépôts à terme	16 759 \$	15 557 \$
Débiteurs	7 500	8 692
Intérêts courus à recevoir	1 375	1 143
Stocks de fournitures	2 996	2 841
	28 630	28 233
Placements (note 3)	44 862	41 440
Débiteurs (note 4)	93	149
Placements dans les filiales (note 5)	10	10
Immobilisations (note 6)	526 692	534 711
	600 287 \$	604 543 \$
Créditeurs et frais courus	13 065 \$	15 831 \$
Impôt sur les grandes sociétés (note 8)	756	—
	13 821	15 831
Prestations de cessation d'emploi courus (note 3)	12 788	12 244
	26 609	28 075
Éventualités (note 10)		
Capital d'apport (note 7)	624 950	624 950
Déficit	(51 272)	(48 482)
	573 678	576 468
	600 287 \$	604 543 \$

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31

mars 1990 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette

date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers

présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1990 ainsi

que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les

principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états

financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.,
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 11 mai 1990



AUTRES POINTS

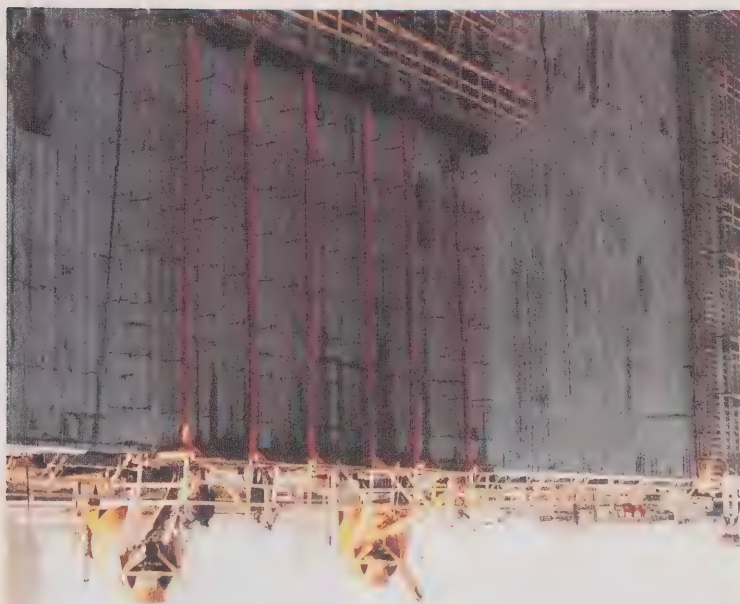
Le Programme de réfection du canal de Welland, destiné à assurer le maintien d'un service efficace et sécuritaire au cours des prochaines décennies, est plus qu'à la moitié réalisés; tous ces grands travaux avancent selon l'horaire prévu et à l'intérieur des budgets. Le renforcement structurel des batoiers, entreprise gigantesque, est maintenant complet aux huit écluses du canal. Les usagers réguliers de la Voie maritime auront remarqué l'aspect lisse du béton nouvellement restauré le long des murs intérieurs de plusieurs écluses, tandis que la stabilisation des berges et des murs d'approche, une partie importante du projet, se poursuivra pendant toute la durée du programme.

La valeur des contrats en 1989-1990, quatrième année du programme septennal subventionné par le fédéral, s'élève à 27,2 M\$.

ment où elle intensifie ses activités de commerce particulièrement à l'Administration au moyen de l'assurance de stabilité syndicale aux installations de la Voie maritime plati-Bureau principal de Cornwall.

L'entretien, ainsi qu'aux employés du aux ouvriers de l'exploitation et de ils s'appliquent au groupe des surveillants, contrats couvrent les années 1990 et 1991 et venon mutuellement acceptable. Les trois d'en arriver le plus tôt possible à une convention du désir sincère des deux parties au début de l'automne de 1989, a fait L'intensité des négociations, commencées d'expiration des contrats de travail.

avant le 31 décembre 1989, date autres ouvriers, une entente a été conclue cheminots, employés des transports et nistration et la Fraternité canadienne des des relations de travail entre l'Administration et la Fraternité canadienne des Pour la toute première fois dans l'histoire



Revetement d'un mur d'écluse, canal de Welland

mmercialisation et ses programmes de promotion. L'an dernier, le Groupe de développement les initiatives de commercialisation des entreprises du secteur Voie maritime / Grands Lacs, a rencontré des représentants des industries des céréales, de la potasse et du soufre pour déterminer la meilleure façon de satisfaire leurs besoins en transport. Des membres de ce groupe, conjointement avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (S.L.D.C.), ont représenté la Voie maritime à des expositions de l'industrie du transport à la Nouvelle-Orléans et à Chicago. De concert avec la Commission du port de Thunder Bay, le groupe a aussi participé à des expositions agricoles tenues à Winnipeg et à Brandon, au Manitoba. Au cours de l'année, des rencontres ont eu lieu avec plusieurs cadres de sociétés de transport maritime pour discuter des objectifs de la commercialisation du système Voie maritime / Grands Lacs et de l'utilisation maximale des ressources disponibles.

La navigation, qui s'est poursuivie normalement durant la plus grande partie de la saison de 1989, s'est brusquement trouvée face au mois de décembre le plus froid jamais enregistré. Un gel précoce

accompagné de vents violents, ainsi que l'absence des services de brise-glace immobilisés par une grève des membres

d'équipages de la Garde côtière canadienne, ont rudement mis à l'épreuve les ressources disponibles. Heureusement, tous les navires ont réussi à rallier leur port d'hiver ou à sortir du système avant la fermeture de la Voie maritime.

Les procédures usuelles de fermeture ont été suivies et aucune prime de passage tardif n'a été levée puisque tous les cargos ont respecté la date de sortie du 19 décembre sur la section Montréal-lac Ontario.

Les deux sections de la Voie maritime ont fermé le 23 décembre. La section M.T.O., qui avait ouvert le 30 mars, a compté une saison de 269 jours durant lesquels la demande quotidienne moyenne a été d'une dizaine de navires. La durée moyenne d'un transit dans une direction a été de 20,2 heures.

Le canal de Welland, ouvert le 31 mars, a connu une saison de 268 jours et une demande moyenne de quelque 14 navires par jour. La durée de transit dans une direction a été d'environ 12,6 heures.

En regard des moyennes des trois années précédentes, le nombre des transits en 1989 a été plus faible, tandis que la durée des passages a été plus faible, ce qui a causé aux navires par les niveaux d'eau, lesquels ont été suffisants et stables durant toute la saison de navigation. Toutefois, il a fallu suspendre la circulation pendant trois jours à l'écluse de

Saint-Lambert où, le 3 décembre, un navire montant à hauteur des portes d'amoncèlement et remplacer la porte la plus sa grue flottante à haute puissance pour enlever et remplacer la porte la plus endommagée. La navigation a repris le matin du 6 décembre.

Les travaux d'entretien usuels ont été effectués durant l'année aux installations du système et dans les chenaux; des inspections régulières ont relevé, enregistré et évalué l'état des structures et des installations. Suite à ces inspections, les priorités pour les travaux jugés nécessaires ont été déterminées et les programmes d'entretien élaborés et mis en oeuvre.



Les principaux travaux d'entretien effectués au cours de l'année incluent, SUR LA SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO :

- Réparations aux berges des canaux
- Réfection de bétonnage
- Installation de télé en circuit fermé au Centre de contrôle de la circulation
- Peinture des ponts
- Réparations au tablier du pont Mercier

AU CANAL DE WELLAND :

- Remplacement de câbles des ponts levants
- Peinture des ponts
- Amélioration du réseau électrique
- Remplacement des défenses en bois des bajoyers

L'Administration, toujours soucieuse d'améliorer la qualité de ses services, a réexaminé ses méthodes d'opération, ses règlements de sécurité ainsi que ses programmes de gestion et d'entretien. Au besoin, elle a pris les mesures correctives voulues. Elle a aussi réévalué les besoins de formation du personnel et maintenu les programmes d'instruction qu'elle destine au personnel de supervision, de l'exploitation et de l'entretien.





Au moment de la rédaction du présent rapport, la situation des exportations de céréales est incertaine; il se peut qu'un accroissement des ventes en 1990 permette à la Voie maritime d'élargir sa part des expéditions de céréales à l'étranger. Cette possibilité, jointe à une croissance continue des autres cargaisons en vrac, devrait per-

Les perspectives

ses comparables du tonnage montant sur les deux sections de la Voie maritime.

remettait la Voie maritime sur le chemin d'une reprise économique.

de 10% à 6,3 millions de tonnes. Sur la section M.L.O., où les exportations américaines sont restées relativement stables, il y a eu une augmentation de 8,8% à 0,8 million de tonnes.

Autres vracs

L'ensemble des cargaisons en vrac, autres que les céréales, le minéral de fer et le charbon, a poursuivi sa montée sur les deux sections de la Voie maritime en 1989. Sur le canal de Welland, une hausse de 7,7% à 10,8 millions de tonnes reflète la croissance des mouvements d'essence, de produits pétroliers, de pierre et de sel, entre autres.

Sur la section M.L.O., des augmentations du côté du sel, de la pierre, de l'essence et de plusieurs denrées de moindre importance, ont porté le total à 9,0 millions de tonnes, soit une hausse de 2% par rapport à 1988. Les expéditions de bois de construction, pour lesquelles les péages furent réduits à la suite de leur reclassification dans la catégorie des marchandises en vrac en 1989, ont grimpé de 60%, soit de 25,14 tonnes l'année précédente à 41,058 tonnes.

Les cargaisons générales

Les cargaisons générales, composées surtout de fer et d'acier usinés, ont connu des résultats mixtes en 1989. Sur la section M.L.O., le total des cargaisons générales a baissé de 3,5%, à 4,4 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland, elles ont enregistré une hausse de 0,2%, à 3,3 millions de tonnes. Sur les deux sections, les exportations descendantes de produits du fer et de l'acier ont quadruplé et atteint 1,5 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 1,0 million sur le canal de Welland. Cette hausse des mouvements descendants, dont presque la moitié provenait du Canada, a malheureusement été accompagnée de bais-

Le trafic sur la Voie maritime en 1989 n'a guère réussi à soutenir l'optimisme engendré par les augmentations notées au cours des trois années précédentes, si

modestes fussent-elles. Le total des cargaisons acheminées sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) est tombé de 8,6%, soit de 40,6 millions de tonnes en 1988 à 37,1 millions de tonnes en 1989. Sur le canal de Welland, le tonnage a chuté à 39,9 millions de tonnes, un déclin de 8,3% par rapport aux 43,5 millions enregistrés l'année précédente.

Les céréales

Une baisse importante des expéditions de céréales sur la Voie maritime au cours de la première moitié de la saison de navigation, séquelle de la sécheresse de 1988, avait de fait été prévue. Néanmoins, à mesure que la saison avançait, il devint évident que l'absence de vente à l'Union soviétique et autres importateurs européens annulerait toute possibilité de redressement à l'automne. En conséquence, le total de ces cargaisons sur la section M.L.O. a dégringolé à 11,5 millions de tonnes, soit



une chute de 26% par rapport à 1988, et de 24,7% sur le canal de Welland, à 12,1 millions de tonnes.

Tandis que l'exportation de céréales canadiennes par la Voie maritime perdait plus de 40% sur chaque section de la voie d'eau, une légère hausse de 4% des cargaisons de céréales américaines sur la section M.L.O. et de 5,3% sur le canal de Welland amenait les deux pays à un pied d'égalité pour la première fois dans l'histoire de la Voie maritime, chacun ayant 5,7 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 6,0 millions sur le canal de Welland.

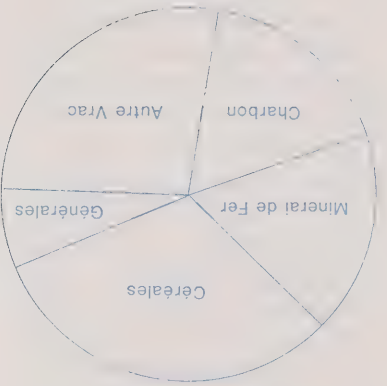
Le minéral de fer

De modestes augmentations dans le mouvement du minéral de fer sur les deux sections de la Voie maritime ont pu maintenir la tendance à la hausse qu'a connue cette dernière au cours des dernières années. Les expéditions sur la section M.L.O. ont atteint un total de 11,2 millions de tonnes, soit une hausse de 3,5% par rapport à 1988. Sur le canal de Welland, où le total a augmenté de 2,9% à 7,3 millions de tonnes, on note

que les expéditions montantes se sont chiffrées à 6,2 millions de tonnes, une hausse de 7,4%, laquelle donne lieu de croire que la reprise de l'industrie de l'acier nord-américaine est bien amorcée.

Le charbon

Suite à une baisse de la demande de l'Hydro-Ontario en 1989, les expéditions de charbon sur le canal de Welland ont chuté



LES CARGAISONS
CANAL DE WELLAND
1989



À Beauharnois - un décembre mémorable

Des gains importants dans le mouvement de plusieurs denrées en vrac, une augmentation des péages de 4,5% et une hausse de 2% de la part canadienne des péages perçus sur la section Montréal-lac Ontario ont, ensemble, compensé une partie de la perte de revenus causée par les faibles exportations de céréales canadiennes par la Voie maritime en 1989. C'est ainsi que les recettes de l'Administration pour l'exercice qui vient de se terminer, y compris les revenus de placements de 6,6 M\$, se sont situés à 71,1 M\$, en regard d'un montant budgété à 71,8 M\$.

Les dépenses totales sur les deux sections de la Voie maritime ont augmenté de 4,9%, soit de 72 M\$ en 1988-1989 à 75,5 M\$ en 1989-1990.

Sur la section Montréal-lac Ontario, où une baisse de 8,6% de loyage des marchan-

dises a été notée, les recettes des péages ont augmenté de 1,6% à 27,8 M\$ en 1989, tandis que les frais d'exploitation ont grimpé de 6,3%, soit de 31,9 M\$ à 33,9 M\$.

Une baisse de 8,3% des expéditions acheminées sur le canal de Welland a occasionné une perte de 4,6% des recettes des péages sur cette section, soit de 32,7 M\$ en 1988-1989 à 31,2 M\$. Les frais d'exploitation ont atteint 41,6 M\$, par rapport à 40,1 M\$ pour l'exercice 1988-1989, soit une augmentation de 3,7%.

Au cours de l'année, les frais d'immobilisation ont atteint 29,3 M\$, y compris 27,2 M\$ pour le Programme de réfection du canal de Welland.

En dépit de la perte subie et des frais d'immobilisation, les mouvements de l'encaisse sont restés positifs. Le fonds de

L'Administration impose une hausse des péages de 4,5% pour la saison de navigation de 1990. Cette hausse, ajoutée à une augmentation prévue de 5% de la circulation, assurera une certaine stabilité financière, malgré la perspective d'un déficit de 6,5 M\$ Cependant, l'Administration prévoit pouvoir continuer d'exploiter la voie navigable sans avoir à recourir à l'aide financière du gouvernement fédéral.

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 19 juin 1990

L'honorable Doug Lewis, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1990.

Le mouvement des cargaisons au cours de la saison de navigation de 1989 a connu, par rapport à 1988, une baisse considérable attribuable à une réduction sensible des exportations de céréales canadiennes que l'augmentation du volume des autres cargaisons en vrac n'a pu compenser complètement. En conséquence, le tonnage total des denrées acheminées sur la section Montréal-lac Ontario a baissé de 8,6%, à 37,1 millions de tonnes, et sur le canal de Welland, de 8,3%, à 39,9 millions de tonnes. On estime que l'amélioration des récoltes céréalières et l'accroissement des ventes aux usagers traditionnels de la Voie maritime, combinés au volume toujours ferme du minéral de fer et des autres denrées en vrac, contribueront à remettre la Voie maritime sur le chemin de la reprise économique.

Au plan financier, les résultats de l'année 1989 ont confirmé les prédictions du rapport annuel de l'an dernier. La perte des revenus de péages causée par la réduction du tonnage des céréales a été compensée en partie par la hausse des autres cargaisons et par une augmentation de 4,5 % des frais d'utilisation. Les recettes de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 mars 1990, y compris les revenus de

placements de 6,6 M\$, ont atteint 71,1 M\$ en regard du montant budgété de 71,8 M\$. Une gestion prudente a permis de réduire les frais d'entretien et d'exploitation prévus de 76,5 M\$ à 75,5 M\$. Cependant, le froid particulièrement intense au mois de décembre, la grève de la Garde côtière, la baisse des revenus des péages et la nécessité d'une réserve en prévision de l'impôt sur les grandes sociétés ont porté le déficit net cumulé à 5,1 M\$.

Comme au cours des onze dernières années, l'Administration a réussi à ren-contrer tous les frais d'exploitation et d'entretien à même ses propres ressources et à continuer de s'autofinancer.

Pour ce qui est du fonctionnement, les conditions ont été excellentes durant presque toute la saison de navigation de 1989. Toutefois, en décembre, un froid exceptionnellement intense a sévèrement mis à l'épreuve le personnel et la machinerie. Tous les dispositifs de contrôle des glaces installés aux écluses ont bien fonctionné et l'Administration n'a eu qu'à applaudir les efforts et le dévouement de toutes ses équipes durant cette dure période.

L'Administration a également beaucoup apprécié l'apport des pilotes de la Voie maritime et celui des autorités des centrales hydroélectriques au succès d'une fin de saison des plus difficiles.

En tant que nouveau président de

l'Administration, j'ai eu la chance d'hériter d'un système qui fonctionne bien, grâce en partie au Programme de réfection du canal de Welland, subventionné par le fédéral, qui en est à sa cinquième année, et au succès des négociations syndicales amorcées l'automne dernier sous l'égide de mon prédécesseur, M. W.A. O'Neil, et qui ont mené à la signature de trois contrats de deux ans.

Au début d'une nouvelle décennie, nous envisageons d'élargir notre part du marché grâce à l'accroissement de la productivité, à l'établissement de péages réduits visant à encourager les expéditions de certaines denrées, et à la participation de l'Administration à la promotion du commerce national et international. Nous anticipons pouvoir maintenir notre position d'autofinancement tout en assurant l'intégrité de nos installations. Il nous reste à redonner à l'industrie maritime une entière confiance dans la Voie maritime du Saint-Laurent comme mode de transport sécuritaire et économique. Le dévouement de notre personnel aidant, j'ai confiance que nous saurons relever ce défi.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre,

l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

G.R. Stewart



PERSONNEL DE DIRECTION

G.R. STEWART	Président
G. LAMTEL	Vice-président
W.F. BLAIR	Membre
J. B. McLEOD	Vice-président, Région ouest
J.P. PATOINE	Vice-président, Région est
V.C. DURANT	Secrétaire
N.B. WILLANS	Avocat-conseil

J. VAZALINSKAS	Ingénieur en chef
R.J. FORGUES	Contrôleur et trésorier
J.M. KROON	Directeur de l'exploitation et de l'entretien
K. OGLESBY	Directeur de la planification
C.G. TRÉPANIÉR	Directeur du personnel et de l'administration

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7
Bureau principal
202, rue Pili
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7
Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime de Saint-Laurent, 360 rue Albert, Ottawa, Ontario, K1R 7X7

RAPPORT ANNUEL 1989-1990



L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



CAI
TASG
-ASSE

1.0
2.0
3.0
4.0
5.0
6.0
7.0
8.0
9.0
10.0
11.0
12.0
13.0
14.0
15.0
16.0
17.0
18.0
19.0
20.0
21.0
22.0
23.0
24.0
25.0
26.0
27.0
28.0
29.0
30.0
31.0
32.0
33.0
34.0
35.0
36.0
37.0
38.0
39.0
40.0
41.0
42.0
43.0
44.0
45.0
46.0
47.0
48.0
49.0
50.0
51.0
52.0
53.0
54.0
55.0
56.0
57.0
58.0
59.0
60.0
61.0
62.0
63.0
64.0
65.0
66.0
67.0
68.0
69.0
70.0
71.0
72.0
73.0
74.0
75.0
76.0
77.0
78.0
79.0
80.0
81.0
82.0
83.0
84.0
85.0
86.0
87.0
88.0
89.0
90.0
91.0
92.0
93.0
94.0
95.0
96.0
97.0
98.0
99.0
100.0

THE ST LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1990 – 1991

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President
GÉRALD LANIEL, Vice-President
WILLIAM F. BLAIR, Member

EXECUTIVE OFFICERS

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Eastern Region

J. BRUCE McLEOD
Vice-President, Western Region

JOHN M. KROON
Director of Operations and Maintenance

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer*

CAMILLE TRÉPANIÉ
Director of Personnel and Administration

JOHN VAZALINSKAS
Chief Engineer

ANDRÉ LANDRY
Acting Director of Planning**

NORMAN B. WILLANS
Counsel

WILLIAM CROSS
Director of Audit

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

* As of February 25, 1991

** As of January 9, 1991

OFFICES

Head Office

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:

The St. Lawrence Seaway Authority

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 21, 1991

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport

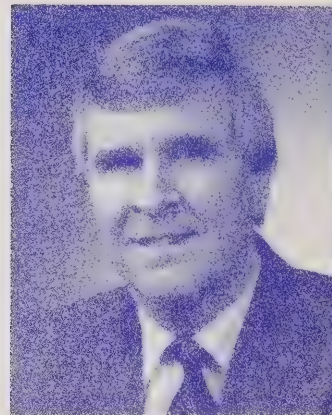
Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1991.

Reduced grain sales in both Canada and the United States, as well as the impact of the current North American recession on the activities of several regular Seaway users, resulted in lower traffic figures in 1990. Total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section dropped by 1.1%, to 36.7 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 1.3%, to 39.4 million tonnes, compared to the 1989 totals of 37.1 and 39.9 million tonnes on both sections respectively. Except for grain, which showed early signs of modest growth in 1991, most other Seaway commodities are not expected to register significant improvements in 1991. The present state of the Canadian steel industry does not augur well for strong iron ore movements. However, it is hoped that some early indications of economic recovery in the U.S. will translate into noticeable gains in Seaway traffic in the second half of the navigation season.

Last season's disappointing traffic figures resulted in an income shortfall. Total revenue for the fiscal year, including toll receipts and investment income, was \$72.2 million compared to a budgeted figure of \$76.2 million.

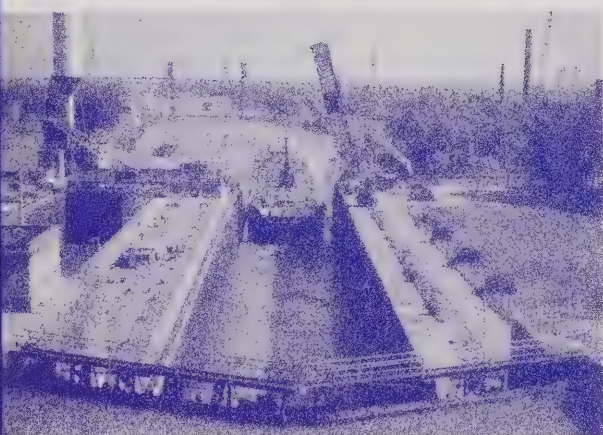
Total expenditures on both sections of the waterway rose by 7%, from \$75.5 million in 1989-90 to \$80.8 million in 1990-91.



The Authority's operating deficit was \$8.6 million, and the allowance for the Large Corporation Tax added another \$1.2 million, for a total deficit of \$9.8 million. While the corporation was again able to generate a positive cash flow from its operations in fiscal 1990-91, the obligation placed on the Authority to be financially self-sufficient is becoming increasingly difficult during a prolonged slump that sees revenue-producing cash reserves dwindling to very low levels.

The Seaway enjoyed labour stability and trouble-free navigation throughout 1990. This enabled the Authority to pursue activities aimed at strengthening the waterway's competitive position, and increasing and diversifying its cargo mix.

A Seaway Summit meeting, jointly organized by the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, was held in Toronto in November 1990. The serious and thought-provoking presentations given by the participants at this meeting provided a valuable insight into the concerns, as well as the dedication and aspirations, of each sector represented. Consensus was achieved on the need for a concerted effort to enhance efficiency



along the entire system, and to provide cost competitive services throughout. A working group was appointed to review the various issues raised and to study the means of implementing the workable improvements proposed by the participants.

The two Seaway agencies view their Incentive Tolls Program as a forerunner to cost reduction measures in other sectors of the Seaway/Great Lakes system. The success of the pilot program initiated during the 1990 summer months led to the enhanced rebates that are now being offered under an extensive 3-year program. The interest so far manifested by a number of shippers, in North America and abroad, leaves little doubt that initiatives aimed at lowering costs, as well as those that might reduce cargo handling and overall transit times, could go a long way towards placing the Seaway at the competitive level enjoyed by some of the European riverways.

The Trade Mission that travelled to Antwerp, Stockholm, Liverpool and Bilbao, in March of this year, stressed the reliability, integrity, safety and economy of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. As a result, some significant inroads were made that are expected to impact favourably on ocean trade in the system in the near future.

Despite recent declines in tonnage, the Seaway still offers the inherent and widely recognized advantages of water transportation. It continues to be the clear leader in terms of energy efficiency and low environmental impact, and continues to provide an economical transportation alternative to shippers and carriers.

Respectfully yours,

G.R. Stewart

THE YEAR IN REVIEW

FINANCES

Notwithstanding an average 4.5% increase in the Tariff of Tolls for the 1990 navigation season, a poor traffic performance limited the net gain in toll receipts to a modest \$217 thousand. As a result, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, including investment income of \$6.6 million, amounted to \$72.2 million, compared to a budgeted sum of \$76.2 million.

Total expenditures on both sections of the waterway rose by 7%, from \$75.5 million in 1989-90 to \$80.8 million in 1990-91.

On the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section, where a 1.1% drop in cargo tonnage was registered in 1990, toll income declined by 0.5%, to \$27.6 million, while operating expenses increased by 10.9%, from \$33.9 million to \$37.6 million.

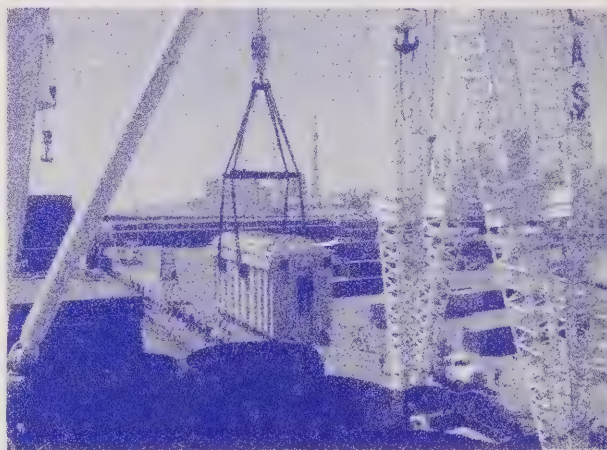
Although cargo tonnage on the Welland Canal dropped by 1.3%, this section nevertheless enjoyed a slight increase in toll revenues, from \$31.2 million in 1989-90 to \$31.6 million in 1990-91. Operating expenses rose to \$43.2 million from \$41.6 million in the preceding year, an increase of 3.9%.

Capital expenditures during the year reached \$36.8 million, including \$28.5 million under the Welland Canal Rehabilitation Program.

The operating activities of the Corporation provided a positive cash flow during the year despite the net loss incurred. The working capital level remained fairly constant with that of the previous year. Net capital expenditures amounting to \$9.5 million were financed by redeeming some \$8 million from the capital reserve during the year. The Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, now stands at \$23.9 million.

Encouraged by the success of the pilot New Business Incentive Tolls Program implemented during the 1990 summer months, the Authority will be offering a greatly enhanced scale of toll rebates during the next three years, starting with the 1991 navigation season. This aggressive program, which will result in substantial savings on new business in a variety of cargo categories, is part of the revised Tariff of Tolls which also provides for an average 5.75% increase in tolls during each of the years 1991, 1992 and 1993.

While toll revenues are expected to increase somewhat in 1991-92, the negative impact of the current recession on Seaway traffic will continue to be felt, bringing an operating deficit that could be in excess of \$7 million. In addition, major capital expenditures in 1991-92 will put a severe strain on the Authority's Capital Improvement Fund reserve; \$16 million of that Fund will be needed to finance these planned expenditures.



TRAFFIC

Strikes at leading Canadian steel plants, high interest rates, the Iraqi embargo and the North American recession, all contributed to lower traffic on the Seaway in 1990. Grain and iron ore shipments showed some improvements over the 1989 results, but most other bulk commodities, as well as general cargo, registered declines of varying importance. As a result, total cargo tonnage on the M.L.O. dropped by 1.1%, to 36.7 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 1.3%, to 39.4 million tonnes, compared to the 1989 totals of 37.1 and 39.9 million tonnes on both sections respectively.

Grain

While Canadian grain shipments rose by 44.6%, to 8.2 million tonnes, on the M.L.O. and by 39.3%, to 8.4 million tonnes on the Welland Canal, U.S. grain exports through the Seaway declined by 30% on both sections, to 4.0 and 4.2 million tonnes respectively. After the dismal performance of 1989, Canadian shipments resumed a relatively normal pace during the first half of the navigation season, sagged in early fall, and rose markedly in November and December

following the announcement of a major sale to the U.S.S.R. The drop in U.S. grain movements has been attributed to increased rail shipments to east coast outlets during the winter, and a slight drop in American exports. At year end, total grain tonnage on the M.L.O. had risen by 6.8%, to 12.2 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 4.6%, to 12.7 million tonnes.

Iron Ore

Total iron ore shipments through the M.L.O. increased by 3% over 1989 results to 11.5 million tonnes, and by 2.6%, to 7.5 million tonnes on the Welland Canal. Labour strikes at two Canadian steel plants caused a shortfall of some 0.4 million tonnes in deliveries to these facilities. However, shipments destined to U.S. Great Lakes steel mills rose to well over 6.1 million tonnes, the highest figures for U.S. ore imports through the Seaway in recent years.

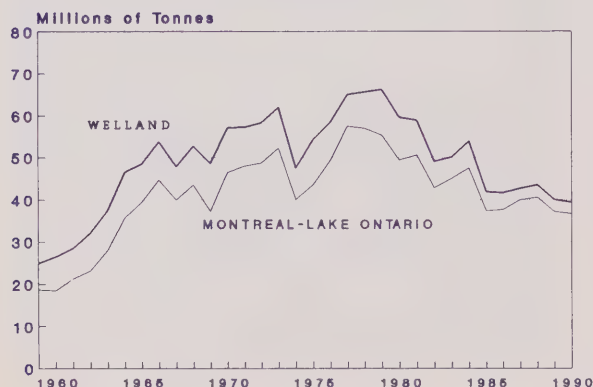
Coal

On the Welland Canal, where coal is a leading commodity, 1990 tonnage remained relatively stable at 6.3 million tonnes, reflecting a steady demand from Ontario Hydro. U.S. coal shipments to foreign destinations through the M.L.O. dropped sharply in 1990 and year-end results showed a total of 0.5 million tonnes, a decline of 37%.

Other Bulk Commodities

With the exception of fuel oil and stone shipments on both Seaway sections, nearly all bulk commodities, other than grain, iron ore and coal, showed some decline in 1990. On the M.L.O., where fuel oil shipments rose by 56.4% to 0.9 million tonnes, and stone by 59.6% to 0.7 million tonnes, the aggregate of all "other bulk" commodities dropped to 8.5 million tonnes, 5.6% below 1989 results. On the Welland Canal, these commodities fell by 6.8%, to 10 million tonnes, with the only significant gains being registered by

CARGO VOLUME



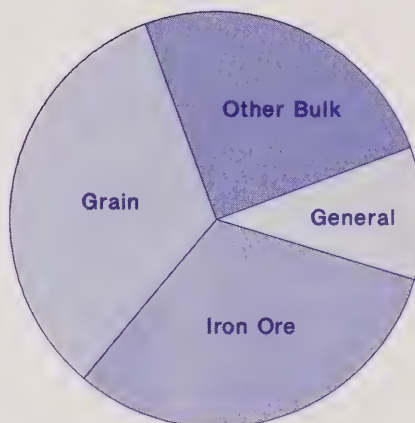
fuel oil, 47.3% to 0.9 million tonnes, and stone, 50% to 1.8 million tonnes. It is interesting to note that lumber shipments, reclassified from the general to the bulk cargo toll rate in 1988, maintained their upward trend in 1990, with a total of 64,183 tonnes from 41,058 tonnes in 1989.

General Cargo

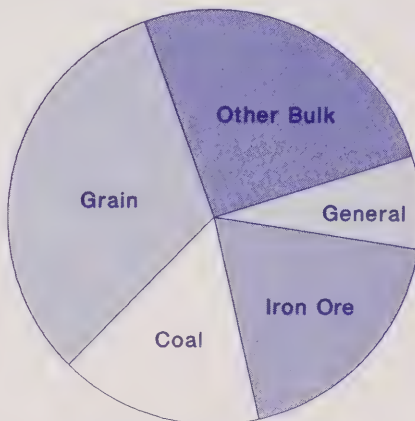
Nowhere has the economic downturn had a more negative impact, in financial terms, than on the movement of high-value general cargo. Total shipments of manufactured iron and steel, which make up over 95% of all general cargo shipped through the waterway, declined by over 14%, from 4.2 million tonnes in 1989, to 3.6 million tonnes on the M.L.O. and by 10.5%, from 3.1 to 2.8 million tonnes on the Welland Canal. While general cargo imports maintained their 1989 tonnage levels, exports from both the U.S. and Canada declined sharply, the U.S. from 0.8 million tonnes in 1989 to 0.3, and Canada, from 0.8 to 0.6 million tonnes last year.

Outlook

Early season grain sales suggest a modest increase in grain shipments on the Seaway in 1991. Most other commodities are not expected to do well. The depressed state of the Canadian steel industry does not augur well for iron ore movements. However, it is hoped that indications of recovery now emerging in the United States will have some noticeable effect on Seaway traffic in the second half of the navigation season.



1990 CARGO DISTRIBUTION
MONTREAL-LAKE ONTARIO



1990 CARGO DISTRIBUTION
WELLAND CANAL

OPERATIONS AND MAINTENANCE

Navigation on the two sections of the Seaway enjoyed a trouble-free season in 1990. Water levels throughout the waterway remained stable and there were no major accidents or delays. A recessionary drop in ocean vessel transits was offset by increased grain shipments by lakere; thus, with a total of 2,768 transits on the Montreal-Lake Ontario section, and 3,581 on the Welland Canal, transit figures were nearly identical to those of 1989.

Both sections of the waterway opened for navigation on March 28, 1990.

The navigation season on the Montreal-Lake Ontario section lasted 274 days, with an average daily vessel demand of approximately 10 vessels. One-way transits of that section averaged 20.3 hours during the year.

The Welland Canal had a 272-day season and accommodated an average of 14 vessels daily. One-way transits of the canal took an average of 12.4 hours during the season.

Mild weather and relatively light traffic allowed for an orderly closing of navigation. On the Montreal-Lake Ontario section, operational surcharges applicable to vessels transiting after the official closing date were waived for December 20, 21, 22 and 23. Two tardy ships navigated that section after December 23rd under

special agreements. The last downbound vessel cleared St. Lambert Lock on December 26.

The Authority, in its ongoing efforts to improve efficiency, engaged consultants to review its organization and information technology requirements. As well, reviews of operating practices and procedures have been conducted in light of current vessel traffic. A number of changes, soon to be initiated, should result in an improved utilization of resources.

Based on priorities established through regular inspections, improvements and maintenance activities carried out in 1990 included the following projects:

Montreal-Lake Ontario Section

- As part of an ongoing program to improve visibility in confined areas, the lights along the lower approach wall of St. Lambert Lock were replaced by sodium lighting fixtures.
- The closed circuit television system was expanded to include Côte Ste. Catherine Lock.
- Major maintenance to the Mercier Bridge
- Timber fendering replacement on lock approach walls

Welland Canal

- Repairs to the west abutment of Bridge 21
- Stabilization of the West Street Wharf
- Lock gate internal painting
- Replacement of sidewalks on Bridge 5
- Improvements to pumping facilities at the Townline Tunnel
- Implementation of system to control zebra mussels within the electrical power generation plant



INCENTIVE TOLLS PROGRAM

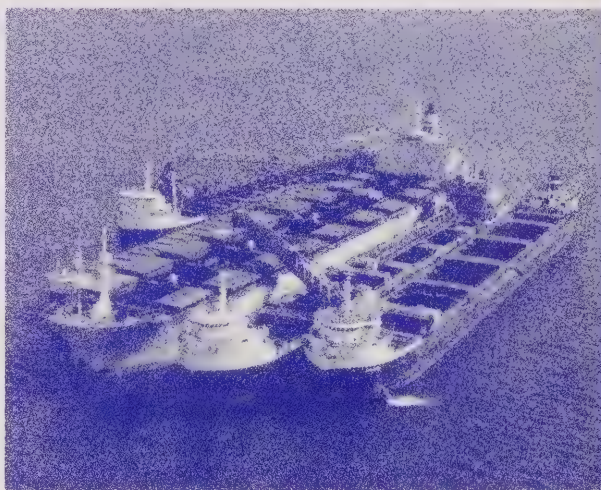
A successful New Business Incentive Toll Pilot Program implemented during the summer months of 1990, which resulted in rebates totalling \$306,000 on 745,000 tonnes of new cargo, led to the much enhanced scale of rebates that will be available over the 1991, 1992, and 1993 navigation seasons. The new Program offers the following:

Toll rebates for new business apply to upbound and downbound cargoes that have not moved through a Seaway lock during the previous three navigation seasons - and to cargoes that have accounted for less than 5% of the average traffic to a particular destination during the same period. Rebates are calculated at a rate of 25 percent from the beginning of the season through June, 50 percent from July through September, and 25 percent from October through the end of the shipping season.

Volume rebates apply to quantities of a particular commodity in excess of the yearly average Seaway volume carried during the previous five navigation seasons. The 20% volume discount applies only to the "surplus" cargo and is applied on a pro rata basis to all carriers of the particular commodity within one navigation season. For the purpose of establishing five-year volume averages, all year-end Seaway tonnage will be grouped in the following categories: grain; other agricultural products; iron ore; coal; coke; other mine products; petroleum products; chemicals; stone; salt; other bulk cargo; iron and steel; other general cargo; and containers.

A discount for alternative lake vessel use applies to general or containerized cargoes moved in Canada and U.S. bulk lakers normally used in Seaway bulk trade during the three previous

navigation seasons. General cargoes can be carried in these ships at the grain rate - an immediate saving of up to 65 percent over the general cargo rate.



OTHER MATTERS

The Authority is particularly pleased with the progress of the major reconstruction undertaken under the Welland Canal Rehabilitation Program. At the end of the fifth of the seven years allocated for the completion of this project, the contracts so far granted have been successfully executed within time frames often made difficult by winter conditions. Moreover, the extensive reinforcing of lock walls, now completed, and the ongoing concrete refacing of lock chambers have so far been performed without any impediment to navigation, or interference with the timely reopening of the shipping season in the spring.

The overall cost of the work performed in 1990-91 under this federally-funded project reached \$28.5 million.

Recent initiatives taken jointly by the Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, confirmed the determination of both agencies to implement those measures deemed to be prerequisite to the growth and diversification of Seaway traffic.



In November 1990, thirty-three representatives of the St. Lawrence/Great Lakes shipping community accepted the invitation of the Seaway agencies to a "Seaway Summit" held in Toronto. This gathering of U.S. and Canadian shippers, carriers, labour leaders, pilotage and port officials, reviewed all aspects of the services offered throughout the entire system. Their recommendations included cost-saving measures and ways of improving some operation procedures. All agreed on the importance of joint endeavours aimed at improving the existing competitive edge enjoyed by the Seaway. The meeting appointed a Working Group to study significant cost areas, simplified cargo handling possibilities and effective marketing practices.

This meeting, followed by the announcement of the 3-year Incentive Toll Program, did much to bolster the enthusiasm of the members of the joint Canada/U.S. Seaway Trade Mission that travelled to Europe in March. The well-attended presentations given in the port cities of Antwerp, Stockholm, Liverpool and Bilbao were received with genuine interest. The Mission returned home confident that some significant inroads had been made into potential new markets for the waterway.

In other business development activities conducted during 1990, the Authority joined other Seaway interests to form strong representations at a number of trade shows: Manitoba Ag Days in January, Eurofreight (Brussels) in April, and Bulk Transpo 90 (New Orleans) in October.

Canada is not alone in promoting greater use of inland waterways. The high cost of fuel, environment concerns, congested and deteriorating highways are widely cited by a growing number of industrial countries fortunate enough to count navigable inland waters among their national assets.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	1990/91	1989/90	1988/89	1987/88	1986/87
SEAWAY					
	(in thousands of dollars)				
Montreal-Lake Ontario Section					
Revenue	\$29,971	\$29,551	\$28,706	\$27,594	\$26,672
Expenses	37,577	33,881	31,937	31,440	31,583
Income (loss) from operations	(7,606)	(4,330)	(3,231)	(3,846)	(4,911)
Investment Income	3,087	2,970	2,367	2,020	2,153
Net income (loss)					
before Large Corporation Tax	(4,519)	(1,360)	(864)	(1,826)	(2,758)
Large Corporation Tax	577	335	—	—	—
Net income (loss)	(5,096)	(1,695)	(864)	(1,826)	(2,758)
Welland Canal					
Revenue	35,617	34,931	35,991	32,945	29,627
Expenses	43,234	41,601	40,028	39,081	33,702
Income (loss) from operations	(7,617)	(6,670)	(4,037)	(6,136)	(4,075)
Investment Income	3,515	3,651	2,978	2,474	2,471
Net income (loss)					
before Large Corporation Tax	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)	(1,604)
Large Corporation Tax	656	411	—	—	—
Net income (loss)	(4,758)	(3,430)	(1,059)	(3,662)	(1,604)
Total					
Revenue	65,588	64,482	64,697	60,539	56,299
Expenses	80,811	75,482	71,965	70,521	65,285
Income (loss) from operations	(15,223)	(11,000)	(7,268)	(9,982)	(8,986)
Investment Income	6,602	6,621	5,345	4,494	4,624
Net income (loss)					
before Large Corporation Tax	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)	(4,362)
Large Corporation Tax	1,233	746	—	—	—
Net income (loss)	\$(9,854)	\$(5,125)	\$(1,923)	\$(5,488)	\$(4,362)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$2,126	\$2,031	\$1,618	\$1,311	\$1,082
Expenses	502	294	340	388	507
Income (loss) from operations	1,624	1,737	1,278	923	575
Investment income	853	608	317	146	78
Net income (loss)					
before Large Corporation Tax	2,477	2,345	1,595	1,069	653
Large Corporation Tax	22	10	—	—	—
Net income (loss)	\$2,455	\$2,335	\$1,595	\$1,069	\$653

AUDITOR'S REPORT



OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

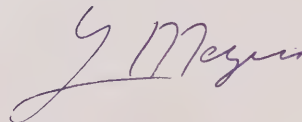
To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1991 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1991 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



D. Larry Meyers, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 10, 1991

BALANCE SHEET

as at March 31, 1991 (in thousands of dollars)

	1991	1990
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	\$19,828	\$16,759
Accounts receivable	5,811	7,500
Accrued interest receivable	2,073	1,375
Supplies inventory	3,022	2,996
	<u>30,734</u>	<u>28,630</u>
Long-term		
Investments (Note 3)	36,911	44,862
Receivable	70	93
Investment in subsidiaries (Note 4)	10	10
Capital Assets (Note 5)	<u>525,779</u>	<u>526,692</u>
	<u>\$593,504</u>	<u>\$600,287</u>
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$12,032	\$13,065
Large corporation tax payable (Note 7)	2,011	756
	<u>14,043</u>	<u>13,821</u>
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>13,182</u>	<u>12,788</u>
	<u>27,225</u>	<u>26,609</u>
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 6)	624,950	624,950
Deficit	(58,671)	(51,272)
	<u>566,279</u>	<u>573,678</u>
	<u>\$593,504</u>	<u>\$600,287</u>

Approved:



President



Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

	1991				1990
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
REVENUES					
Tolls	\$27,575	\$31,600	\$59,175	\$ —	\$59,175
Leases and licenses	932	2,962	3,894	722	4,616
Others	1,464	1,055	2,519	1,404	3,923
	29,971	35,617	65,588	2,126	67,714
EXPENSES					
Operating	6,866	12,004	18,870	—	18,870
Maintenance	14,791	12,754	27,545	328	27,873
Administration	5,239	5,870	11,109	46	11,155
Headquarters	5,100	5,809	10,909	96	11,005
Amortization	4,854	5,876	10,730	32	10,762
Employee termination benefits	727	921	1,648	—	1,648
	37,577	43,234	80,811	502	81,313
Income (loss) from operations	(7,606)	(7,617)	(15,223)	1,624	(13,599)
Investment income	3,087	3,515	6,602	853	7,455
Net income (loss) before Large Corporation Tax	(4,519)	(4,102)	(8,621)	2,477	(6,144)
Large Corporation Tax	577	656	1,233	22	1,255
Net income (loss) for the year	\$(5,096)	\$(4,758)	\$(9,854)	\$2,455	\$(7,399)

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

	1991		1990
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$(58,965)	\$7,693	\$(51,272)
Net income (loss) for the year	(9,854)	2,455	(7,399)
Retained earnings (deficit), end of the year	\$(68,819)	\$10,148	\$(58,671)

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1991 (in thousands of dollars)

		1991		1990
		Thousand		
	Seaway	Islands	Total	Total
		Bridge		
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Net income (loss) for the year	\$(9,854)	\$2,455	\$(7,399)	\$(2,790)
Items not requiring cash				
Amortization	10,730	32	10,762	10,560
Provision for termination benefits	1,648	—	1,648	1,818
(Profit) loss on disposal of capital assets	(355)	—	(355)	34
Net change in working capital components				
other than cash and term deposits	3,109	(1,922)	1,187	(816)
Payment of termination benefits	(1,254)	—	(1,254)	(1,664)
Cash provided by operating activities	4,024	565	4,589	7,142
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for				
Welland Canal Rehabilitation Program	27,300	—	27,300	26,900
Cash provided by financing activities	27,300	—	27,300	26,900
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	23	—	23	56
Decrease (increase) in investments	7,951	—	7,951	(3,422)
Increase in capital assets	(36,755)	(565)	(37,320)	(29,474)
Disposal of capital assets	526	—	526	—
Cash used in investing activities	(28,255)	(565)	(28,820)	(32,840)
Increase in cash	3,069	—	3,069	1,202
Cash and term deposits at beginning of year	16,759	—	16,759	15,557
Cash and term deposits at end of year	\$19,828	\$ —	\$19,828	\$16,759
Working capital position at end of year				
Current assets	\$30,734	\$ —	\$30,734	\$28,630
Current liabilities	22,223	(8,180)	14,043	13,821
	\$ 8,511	\$8,180	\$16,691	\$14,809

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1991

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

2. ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) **Supplies inventory**

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) **Investments in subsidiaries**

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statement of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) **Capital assets**

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) **Welland Canal Rehabilitation Program**

Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with amortization to be calculated on the net amount.

(e) **Employee termination benefits**

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) **Pension plan**

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employees and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) **Employee life insurance plan**

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) **Insurance**

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) **Thousand Islands Bridge**

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. LONG-TERM INVESTMENTS

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

Capital improvements:

	1991	1990
	(in thousands of dollars)	
• Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 9,053	\$ 9,053
Par value	\$9,000 (1990 - \$9,000)	
Market value	\$9,005 (1990 - \$8,292)	
• Treasury Bills, maturing on varying dates up to August 1991 (1990 - up to March 1991)	4,858	12,809
• Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	10,000	10,000
	<u>\$23,911</u>	<u>\$31,862</u>

Termination benefits:

• Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	13,000	13,000
	<u>\$36,911</u>	<u>\$44,862</u>

4. SUBSIDIARIES AND RELATED PARTIES

Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$9,600</u>

During the year ended March 31, 1991, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$686,280 (1990 - \$653,000). At March 31, 1991, \$77 was receivable (1990 - \$76,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1990 - \$602,174; 1989 - \$406,018) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1991, \$4.6 million (1990 - \$5.2 million) in construction costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$595,000 (1990 - \$565,000).

5. CAPITAL ASSETS

		1991			1990
Amortization rate	Cost	Accumulated amortization	Net	Net	
(in thousands of dollars)					
Seaway					
Land	—	\$ 29,880	\$ —	\$ 29,880	\$ 30,027
Channels and canals	1%	249,108	76,149	172,959	175,451
Locks	1%	237,372	92,291	145,081	147,397
Bridges and tunnels	2%	101,749	48,236	53,513	55,466
Buildings	2%	12,147	7,117	5,030	5,129
Equipment	2 - 20%	30,387	17,026	13,361	13,853
Remedial works	1%	121,458	26,549	94,909	96,127
Work under construction	—	9,078	—	9,078	1,807
		<u>\$791,179</u>	<u>\$267,368</u>	<u>\$523,811</u>	<u>\$525,257</u>
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	2,343	375	1,968	1,435
		<u>\$793,522</u>	<u>\$267,743</u>	<u>\$525,779</u>	<u>\$526,692</u>

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to \$117.3 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1991, \$115.5 million of the approved amount for the first five years was received and \$1.8 million (1990 - \$4.2 million) is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program is:

	(in millions of dollars)
1991-92	\$ 28.7
1992-93	29.0
	<hr/>
Total	\$ 57.7
	<hr/>

6. CONTRIBUTED CAPITAL

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1991 and 1990.

7. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately \$230 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The federal budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable for the years 1991 and 1990.

8. COMMITMENTS

At March 31, 1991, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$195,000 (1990 - \$4.7 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

	(in thousands of dollars)
1991/92	\$ 269
1992/93	269
1993/94	269
1994/95	269
Subsequent years	179

9. CONTINGENCIES

There is a total of \$79 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blowout, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

Programme de réfection du canal de Welland

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions \$ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réfection du canal de Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions \$ au cours d'une période de sept ans. A ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 117,3 millions \$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été déduits des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1991, 115,5 millions \$ de la somme approuvée pour les cinq premières années furent reçus. Le solde de 1,8 millions \$ (1990 - 4,2 millions \$) est inclus dans les débiteurs.

Le financement du gouvernement du Canada prévu pour le reste de ce programme est le suivant:

	Total
1991-1992	28,7 \$
1992-1993	29,0
	57,7 \$

CAPITAL D'APPORT

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions \$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1991 et 1990.

IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 230 millions \$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et de développement d'environ 4 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer pour les années 1991 et 1990.

ENGAGEMENTS

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réfection du canal de Welland, se chiffraient au 31 mars 1991 à 195 000 \$ (1990 - 4,7 millions \$).

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, comme il suit:

1991/1992	269 \$
1992/1993	269
1993/1994	269
1994/1995	269
exercices ultérieurs	179
	(en milliers de dollars)

ÉVENTUALITÉS

Il y a une somme totale de 79 millions \$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Ecluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.

3. PLACEMENTS À LONG TERME

Àfin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la traversée canadienne du pont des Mille-Îles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

Amélioration des immobilisations:

	1991	1990
(en milliers de dollars)		
• Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	9 053 \$	9 053 \$
Valeur au pair	9 000 \$ (1990 - 9 000 \$)	
Valeur au marché	9 005 \$ (1990 - 8 292 \$)	
• Bons du trésor, échéance à diverses dates jusqu'en août 1991	4 858	12 809
(1990 - jusqu' en mars 1991)	10 000	10 000
• Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995	23 911	31 862
Prestations de cessation d'emploi:		
• Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé, échéance en mars 1994	13 000	13 000
	36 911 \$	44 862 \$

4. FILIALES ET APPARENTÉS

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)	15	1 500 \$
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)	8	8 000
		9 600 \$

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1991, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 686 280 \$ (1990 - 653 000 \$). Au 31 mars 1991, la somme de 77 \$ était à recevoir (1990 - 76 000 \$).
Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1990 - 602 174 \$; 1989 - 406 018 \$) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1991, 4,6 millions \$ (1990 - 5,2 millions \$) en frais de construction n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 595 000 \$ (1990 - 565 000 \$).

5. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
		1991		1991	1990
(en milliers de dollars)					
Voie maritime:					
Terrain	—	29 880 \$	— \$	29 880 \$	30 027 \$
Chenaux et canaux	1%	249 108	76 149	172 959	175 451
Ecluses	1%	237 372	92 291	145 081	147 397
Ponts et tunnels	2%	101 749	48 236	53 513	55 466
Bâtiments	2%	12 147	7 117	5 030	5 129
Matériel	2-20%	30 387	17 026	13 361	13 853
Travaux de réfection	1%	121 458	26 549	94 909	96 127
Ouvrages en voie de construction	—	9 078	—	9 078	1 807
Pont des Mille-Îles					
Améliorations	2%	2 343	375	1 968	1 435
		793 522 \$	267 743 \$	525 779 \$	526 692 \$

1. POUVOIR ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés, tels les ponts, qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports. Le tarif des péages prend alors effet à la date du dépôt.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accroissent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'alléation. Les gains ou les pertes lors de l'alléation sont crédités ou imputés aux résultats.

(d) Programme de réfection du canal de Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada pour ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

(e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accroissent les prestations pour les employés.

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(g) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auquel ils s'appliquent.

(h) Assurance

L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif, l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en immobilisations effectuées subéquemment par l'Administration pour améliorer le pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

	1991	1990
Secteur		
Montreal-		
lac		
Ontario		
Secteur		
Welland		
Voie		
maritime		
Total		
Pont		
des		
Mille-		
lies		
Total		
Total		

REVENUS

Péages
Baux et permis
Autres

27,575 \$	31,600 \$	59,175 \$	— \$	59,175 \$	58,958 \$
932	2,962	3,894	722	4,616	4,239
1,464	1,055	2,519	1,404	3,923	3,316
29,971	35,617	65,588	2,126	67,714	66,513

DÉPENSES

Exploitation
Entretien
Administration
Bureau Central
Amortissement
Prestations de cessation d'emploi

6,866	12,004	18,870	—	18,870	17,957
14,791	12,754	27,545	328	27,873	24,705
5,239	5,870	11,109	46	11,155	11,136
5,100	5,809	10,909	96	11,005	9,600
4,854	5,876	10,730	32	10,762	10,560
727	921	1,648	—	1,648	1,818
37,577	43,234	80,811	502	81,313	75,776
(7,606)	(7,617)	(15,223)	1,624	(13,599)	(9,263)
3,087	3,515	6,602	853	7,455	7,229
(4,519)	(4,102)	(8,621)	2,477	(6,144)	(2,034)
577	656	1,233	22	1,255	756
(5,096) \$	(4,758) \$	(9,854) \$	2,455 \$	(7,399) \$	(2,790) \$

Bénéfice net (perte) pour l'exercice

Bénéfice net (perte) avant impôt
sur les grandes sociétés
Impôt sur les grandes sociétés

Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(58,965) \$	7,693 \$	(51,272) \$	(48,482) \$	(2,790)
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(9,854)	2,455	(7,399)	(2,790)	(51,272) \$
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(68,819) \$	10,148 \$	(58,671) \$	(51,272) \$	(51,272) \$
Voie					
maritime					
Total					
Pont					
des					
Mille-					
lies					
Total					
Total					

pour l'exercice terminé le 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

ÉTAT DU DÉFICIT

BILAN

au 31 mars 1991 (en milliers de dollars)

ACTIF		1991	1990
À court terme			
Encaisse et dépôts à terme			
Débiteurs			
Intérêts courus à recevoir			
Stocks de fournitures			
		19,828 \$	16,759 \$
		5,811	7,500
		2,073	1,375
		3,022	2,996
		30,734	28,630
À long terme			
Placements (Note 3)			
Débiteur			
Placements dans les filiales (Note 4)			
		36,911	44,862
		70	93
		10	10
		525,779	526,692
		593,504 \$	600,287 \$
PASSIF			
À court terme			
Créditeurs et frais courus			
Impôt sur les grandes sociétés (Note 7)			
		12,032 \$	13,065 \$
		2,011	756
		14,043	13,821
À long terme			
Prestations de cessation d'emploi courues (Note 3)			
		13,182	12,788
		27,225	26,609
AVOIR DU CANADA			
Capital d'apport (Note 6)			
Déficit			
		624,950	624,950
		(58,671)	(51,272)
		566,279	573,678
		593,504 \$	600,287 \$

le Président

le Contrôleur et Trésorier

Approuvé:

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL



Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1991 et les états des résultats du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 mars 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 10 mai 1991

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

1990/91	1989/90	1988/89	1987/88	1986/87
---------	---------	---------	---------	---------

VOIE MARITIME

Section Montréal-lac Ontario

Revenus	29,971 \$	29,551 \$	28,706 \$	27,594 \$	26,672 \$
Dépenses	37,577	33,881	31,937	31,440	31,583
Bénéfice (perte) d'exploitation	(7,606)	(4,330)	(3,231)	(3,846)	(4,911)
Revenus de placements	3,087	2,970	2,367	2,020	2,153
Bénéfice net (perte) avant impôt	(4,519)	(1,360)	(864)	(1,826)	(2,758)
Impôt sur les grandes sociétés	577	335	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(5,096)	(1,695)	(864)	(1,826)	(2,758)

Canal de Welland

Revenus	35,617	34,931	35,991	32,945	29,627
Dépenses	43,234	41,601	40,028	39,081	33,702
Bénéfice (perte) d'exploitation	(7,617)	(6,670)	(4,037)	(6,136)	(4,075)
Revenus de placements	3,515	3,651	2,978	2,474	2,471
Bénéfice net (perte) avant impôt	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)	(1,604)
Impôt sur les grandes sociétés	656	411	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(4,758)	(3,430)	(1,059)	(3,662)	(1,604)

Total

Revenus	65,588	64,482	64,697	60,539	56,299
Dépenses	80,811	75,482	71,965	70,521	65,285
Bénéfice (perte) d'exploitation	(15,223)	(11,000)	(7,268)	(9,982)	(8,986)
Revenus de placements	6,602	6,621	5,345	4,494	4,624
Bénéfice net (perte) avant impôt	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)	(4,362)
Impôt sur les grandes sociétés	1,233	746	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(9,854)	(5,125)	(1,923)	(5,488)	(4,362)

PONT DES MILLE-ÎLES

Revenus	2,126 \$	2,031 \$	1,618 \$	1,311 \$	1,082 \$
Dépenses	502	294	340	388	507
Bénéfice (perte) d'exploitation	1,624	1,737	1,278	923	575
Revenus de placements	853	608	317	146	78
Bénéfice net (perte) avant impôt	2,477	2,345	1,595	1,069	653
Impôt sur les grandes sociétés	22	10	—	—	—
Bénéfice net (perte)	2,455 \$	2,335 \$	1,595 \$	1,069 \$	653 \$

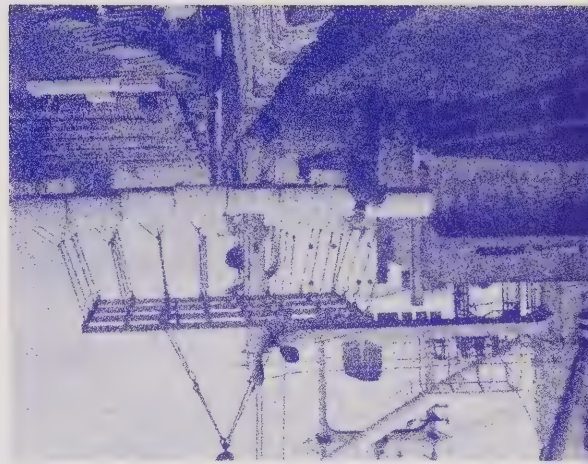
(en milliers de dollars)

L'Administration est particulièrement satisfaite du progrès des grands travaux entrepris en vertu du Programme de réfection du canal de Welland. À la fin de la cinquième des sept années de durée de ce projet, les contrats accordés jusqu'à ce jour ont été exécutés dans les délais prévus, en dépit des difficultés causées par les rigueurs de l'hiver. En outre, les travaux majeurs de renforcement des bajoyers, maintenant terminés, et le revêtement des sas d'écluse, présentement en cours, ont pu être effectués sans nuire à la navigation et sans retarder l'ouverture de la navigation au printemps.

Le coût global des travaux entrepris en 1990-1991 en vertu de ce projet, financé par le fédéral, s'élève à 28,5M \$.

Des initiatives prises récemment par l'Administration et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, confirment la détermination des deux agences de mettre en oeuvre les mesures jugées nécessaires à l'accroissement et à la diversification du trafic sur la Voie maritime.

En novembre 1990, trente-trois représentants de l'industrie du transport sur le réseau Saint-Laurent/Grands Lacs ont accepté l'invitation



des autorités de la Voie maritime à un "Sommet" à Toronto. Cette rencontre d'expéditeurs, transporteurs, chefs syndicaux, groupes de pilotage et gestionnaires des ports canadiens et américains a servi à revoir tous les aspects des services offerts sur le réseau entier. Les participants ont recommandé notamment des mesures d'éparages et des moyens d'améliorer l'importance d'oeuvrer ensemble à l'amélioration de l'avance concurrentielle dont jouit déjà la Voie maritime. Ils ont chargé un groupe de travail d'étudier les principaux secteurs de coûts, les possibilités de simplifier la manutention des marchandises et les méthodes de commercialisation les plus efficaces.

Cette réunion, suivie par l'annonce du Programme de rabais de péages de 3 ans, a contribué pour beaucoup à soulever l'enthousiasme des membres de la Mission commerciale canado-américaine de la Voie maritime qui s'est rendue en Europe en mars. Les rencontres organisées dans les villes portuaires d'Anvers, Stockholm, Liverpool et Bilbao ont fait salles pleines et ont soulevé un intérêt réel. La Mission est rentrée convaincue d'avoir pu ouvrir une brèche dans de nouveaux marchés pour la Voie maritime.

D'autres activités destinées à développer le commerce ont eu lieu en 1990; par exemple, l'Administration s'est jointe à d'autres organismes intéressés à la Voie maritime pour former de fortes représentations à un certain nombre d'expositions commerciales: "Ag Days" en janvier, au Manitoba; Eurofreight, à Bruxelles en avril, et Bulk Transpo 90 à la Nouvelle-Orléans en octobre.

Le Canada n'est pas le seul à promouvoir une plus grande utilisation des voies d'eau intérieures. Le prix élevé du carburant, les préoccupations environnementales, la congestion et la détérioration des routes sont des faits largement cités par un nombre croissant de pays industriels ayant la bonne fortune de compter des voies navigables intérieures parmi leurs richesses nationales.

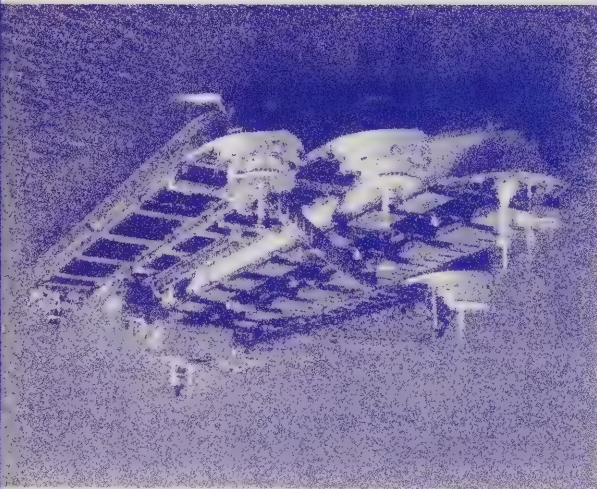
LE PROGRAMME DE RABAIS DE PÉAGES

Le programme pilote de rabais de péages, mis en œuvre au cours des mois d'été de 1990, a donné lieu à des remises totalisant 306 000 \$ sur 745 000 tonnes de nouvelles cargaisons; ce succès sera suivi d'une bien meilleure échelle de rabais qui aura cours durant les saisons de navigation de 1991, 1992 et 1993. Voici ce qu'il

Des rabais de péages sur les nouvelles cargaisons s'appliquant aux cargaisons montantes et descendantes n'ayant transité dans aucune des écluses de la Voie maritime au cours des trois saisons de navigation précédentes - et aux cargaisons qui ont représenté moins de 5 pour cent de la moyenne des expéditions de la même dérive, vers la même destination au cours de la même période. Les rabais de péages sont calculés aux taux de 25 pour cent entre l'ouverture de la navigation et la fin de juin, de 50 pour cent entre juillet et la fin de septembre, et de 25 pour cent du mois d'octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation.

Des rabais sur le volume s'appliquant au tonnage d'une même dérive excédant le volume moyen annuel expédié par la Voie maritime durant les cinq années précédentes. Ce rabais de 20 pour cent sur le volume ne s'applique qu'aux cargaisons "excédentaires" et sera accordé proportionnellement à tous les armateurs qui auront transporté la dérive visée au cours de la saison de navigation en cause. Aux fins de l'établissement des moyennes quinquennales, le tonnage cumulé annuel sera regroupé dans les catégories suivantes: céréales; autres produits agricoles; minerai de fer; charbon; coke; autres produits miniers; produits pétroliers; produits chimiques; pierre; sel; autres marchandises en vrac; fer et acier; autres cargaisons générales et conteneurs.

D'un rabais pour l'utilisation variée des lacueries s'appliquant aux cargaisons générales ou conteneurisées transportées par des vraquiers canadiens ou américains ayant généralement servi au commerce de dérivées en vrac sur la Voie maritime au cours des trois années précédentes. Ces navires pourront transporter



des cargaisons générales au tarif des céréales - soit une épargne directe de 65 pour cent sur le tarif des cargaisons générales.

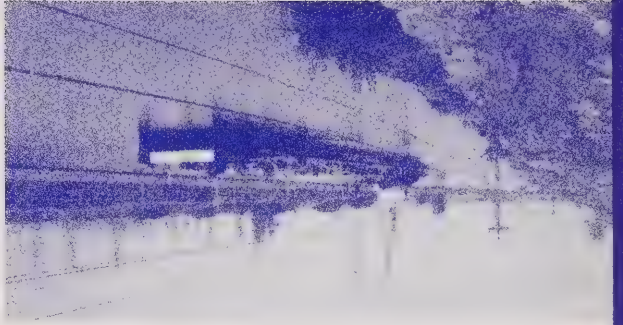
La navigation sur les deux sections de la Voie maritime a connu une saison sans problème en 1990. Le niveau d'eau est resté stable et aucun accident ou retard important n'a été signalé. L'augmentation des transits par laquiers a compensé la diminution des expéditions par océaniques, attribuable à la récession; ainsi, le nombre des transits, soit de 2 768 sur la section M.L.O., et de 3 581 sur le canal de Welland, correspond à peu près aux chiffres de 1989.

Les deux sections ont été ouvertes à la navigation le 28 mars 1990.

La saison de navigation sur la section M.L.O. a duré 274 jours; la demande quotidienne moyenne a été d'une dizaine de navires. La durée moyenne d'un transit a été de 20,3 heures durant l'année.

Sur le canal de Welland, la saison a compté 272 jours et la moyenne a été de 14 navires par jour. La durée moyenne des transits a été de 12,4 heures durant la saison.

Une température plutôt douce et une circulation relativement légère ont permis une fermeture de navigation bien ordonnée. Sur la section M.L.O., les primes de passage imposées aux navires qui transigent après la date officielle de fermeture ont été levées les 20, 21, 22 et 23 décembre. Deux navires retardataires ont franchi cette section après le 23 décembre en vertu d'ententes spéciales. Le dernier navire descendant a franchi l'écluse de Saint-Lambert le 26 décembre.



Section Montréal-lac Ontario

Dans ses efforts pour améliorer son efficacité, l'Administration a confié l'étude de son organisation et de ses besoins en technologie informatique à des experts-conseils. On a aussi procédé à l'examen des méthodes et procédures opérationnelles en regard de la demande actuelle. Un certain nombre de changements, qui seront effectués sous peu, devraient aboutir à une meilleure utilisation des ressources.

D'après les priorités établies à la suite d'inspections régulières, la liste des travaux d'entretien et d'amélioration effectués en 1990 comprend:

- Dans le cadre d'un programme continu visant à améliorer la visibilité dans certaines zones restreintes, les lumières placées le long du mur d'approche de l'écluse de Saint-Lambert ont été remplacées par des ampoules au sodium.
- L'écluse de la Côte Sainte-Catherine a été ajoutée au réseau de télévision en circuit fermé.
- Des travaux d'entretien importants ont été entrepris sur le pont Mercier.
- Les défenses en bois des murs d'approche de certaines écluses ont été remplacées.

Canal de Welland

- Réparation de la butée ouest du pont 21
- Stabilisation du quai de la rue West
- Peinture de l'intérieur de portes d'écluses
- Réfection du trottoir du pont 5
- Amélioration des installations de pompage au tunnel Townline
- Installation d'un système d'extermination des moustiques à la centrale d'énergie électrique.

au mazout, soit de 47,3% à 0,9 million de tonnes, et à la pierre, de 50% à 1,8 million de tonnes. Il est intéressant de noter que les expéditions de bois de construction, reclassées au tarif des cargaisons en vrac en 1988, ont maintenu leur tendance à la hausse en 1990, pour un total de 64 183 tonnes, comparativement à 41 058 tonnes en 1989.

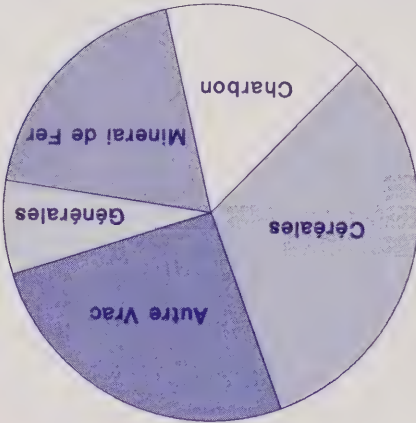
Les cargaisons générales

C'est dans le mouvement des cargaisons générales de valeur élevée que, en termes financiers, la dépression économique a fait le plus de ravages. Le total des expéditions de fer et d'acier usinés, qui constituent plus de 95% de toutes les cargaisons générales empruntant la Voie maritime, a chuté de plus de 14%, de 4,2 millions de tonnes en 1989 à 3,6 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 10,5%, de 3,1 à 2,8 millions de tonnes sur le canal de Welland. Tandis que les importations de marchandises générales maintenaient leur niveau de l'an dernier, les exportations aussi bien américaines que canadiennes sont passées, aux E.-U., de 0,8 en 1989 à 0,3 million de tonnes et, au Canada, de 0,8 à 0,6 million de tonnes.

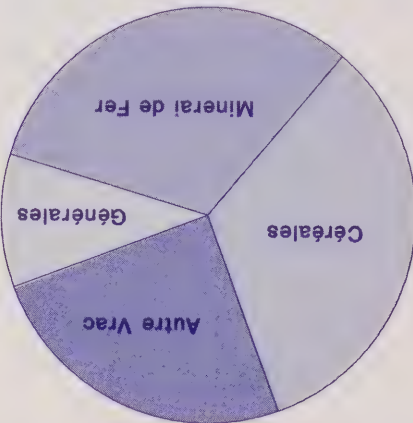
Les perspectives

Les ventes de céréales, en début de saison, laissent prévoir une hausse modeste de ces expéditions sur la Voie maritime en 1991. La plupart des autres denrées ne devraient pas faire merveille. L'état dépressif de l'industrie canadienne de l'acier ne présage rien de bon pour les mouvements du minéral de fer. Toutefois, on espère que la reprise qui semble s'amorcer aux États-Unis aura un effet bénéfique sur le trafic de la Voie maritime à l'automne.

RÉPARTITION DES CARGAISONS - 1990
CANAL DE WELLAND



RÉPARTITION DES CARGAISONS - 1990
MONTREAL-LAC ONTARIO



LE TRAFIC

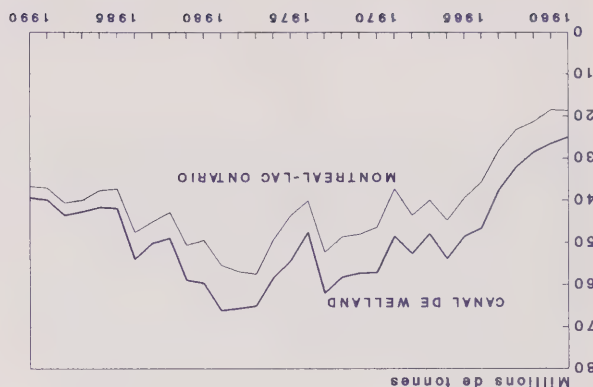
Les grèves dans les principales aciéries

canadiennes, les taux d'intérêt élevés, l'embarquo irakien et la récession nord-américaine ont tous contribué à réduire le trafic sur la Voie maritime en 1990. Les expéditions de céréales et de minéral de fer ont connu une certaine hausse par rapport à celles de 1989, mais la plupart des autres denrées en vrac, ainsi qu'il les cargaisons générales, ont enregistré des pertes d'importance diverse. En conséquence, le tonnage total des marchandises sur la section M.L.O. a décliné de 1,1%, à 36,7 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 1,3%, à 39,4 millions de tonnes, en comparaison des totaux respectifs de 1989 de 37,1 et 39,9 millions de tonnes sur les deux sections.

Les céréales

Tandis que les expéditions de céréales canadiennes augmentaient de 44,6% à 8,2 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 39,3% à 8,4 millions de tonnes sur le canal de Welland, les exportations américaines par la Voie maritime diminuaient de 30% sur les deux sections, à 4,0 et 4,2 millions de tonnes respectivement. Après le rendement lamentable de 1989, les expéditions canadiennes ont repris une allure relativement normale au cours de la première moitié de la saison de navigation, puis ont fléchi au début de l'automne pour se redresser sensiblement en novembre et en

VOLUME DES CARGAISONS



Autres vrac

À l'exception du mazout et de la pierre, presque toutes les denrées en vrac autres que les céréales, le minéral de fer et le charbon ont connu une baisse en 1990. Sur la section M.L.O. où les expéditions de mazout ont grimpé de 56,4% à 0,9 million de tonnes, et la pierre de 59,6% à 0,7 million de tonnes, l'ensemble de toutes les cargaisons "autres vrac" est descendu à 8,5 millions de tonnes, soit 5,6% de moins qu'en 1989. Sur le canal de Welland, ces denrées ont baissé de 6,8%, à 10 millions de tonnes, les seuls gains appréciables appartenant

Le charbon

Sur le canal de Welland, où le charbon constitue une denrée principale, le tonnage est demeuré relativement stable à 6,3 millions de tonnes en 1990, indice d'une demande constante de l'Hydro-Ontario. Les exportations de charbon américain sur la section M.L.O. sont tombées brusquement en 1990 et les résultats de fin d'année font voir un total de 0,5 million de tonnes, un déclin de 37%.

Le minéral de fer

Les expéditions du minéral de fer sur la section M.L.O. ont augmenté de 3%, à 11,5 millions de tonnes, par rapport à 1989 et de 2,6%, à 7,5 millions de tonnes, sur le canal de Welland. Des arrêts de travail dans deux aciéries canadiennes ont causé un vide d'environ 0,4 million de tonnes dans les livraisons à ces installations. Toutefois, les expéditions aux aciéries américaines des Grands Lacs ont grimpé au-delà de 6,1 millions de tonnes, chiffre le plus élevé, pour les importations de minéral par les E.-U. sur la Voie maritime, ces dernières années.

millions de tonnes.

décembre à la suite d'une vente importante à l'URSS. La chute des mouvements de céréales américaines a été attribuée à une hausse des expéditions ferroviaires vers les ports de la côte est durant l'hiver et à un léger ralentissement des exportations américaines. À la fin de l'année, le tonnage total des céréales sur la section M.L.O. avait augmenté de 6,8% à 12,2 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 4,6%, à 12,7

LES FINANCES

Malgré une hausse moyenne de 4,5% des péages pour la saison de navigation de 1990, le faible rendement du trafic a restreint le rapport net des recettes des péages au montant modeste de 217 000 \$. En conséquence, le revenu de l'Administration, pour l'exercice venant de se terminer, y compris les intérêts de placements de 6,6M \$, a été de 72,2M \$, comparativement à la somme budgétée de 76,2M \$.

Les dépenses totales pour les deux sections de la voie navigable ont augmenté de 7%, passant de 75,5M \$ en 1989-1990 à 80,8M \$ en 1990-1991.

Sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) où le tonnage de marchandises a connu une baisse de 1,1% en 1990, le revenu des péages a décliné de 0,5%, à 27,6M \$, tandis qu'il les frais d'exploitation ont augmenté de 10,9%, soit de 33,9M \$ à 37,6M \$.

Le canal de Welland, où le tonnage des marchandises a chuté de 1,3%, a connu une légère hausse des recettes de péages, soit de 31,2M \$ en 1989-1990 à 31,6M \$ en 1990-1991. Les frais d'exploitation sont passés à 43,2M \$, en regard de 41,6M \$ l'année précédente, soit une hausse de 3,9%.

Les frais d'immobilisation, au cours de l'année, ont atteint 36,8M \$, y compris 28,5M \$ pour le compte du Programme de réfection du canal de Welland.

Les activités d'exploitation de l'Administration ont produit un mouvement d'encaisse positif durant l'année malgré la perte nette subie. Le niveau du fonds de roulement est resté comparable à celui de l'année précédente. Les dépenses en immobilisations nettes, s'élevant à 9,5M \$, ont été financées par l'encaissement de quelque 8M \$ du fonds de réserve en capital au cours de l'année. Le fonds d'amélioration du capital, réserve pour futures dépenses en immobilisations, se situe aujourd'hui à 23,9M \$.



S'il est vrai que les recettes des péages devaient connaître une légère augmentation en 1991-1992, l'effet prolongé de la présente récession sur le trafic de la Voie maritime pourrait causer un déficit d'exploitation dépassant les 7M \$. De plus, en 1991-1992, des frais d'immobilisation majeurs imposeront une lourde pression sur le Fonds d'amélioration du capital; il faudra, en effet, puiser dans cette réserve 16M \$ pour financer les dépenses prévues.

Encouragée par le succès du Programme expérimental de rabais des péages mis en oeuvre au cours des mois d'été de 1990, l'Administration offrira un barème grandement amélioré de rabais durant les trois prochaines années, à partir de la saison de navigation 1991. Ce programme audacieux, qui permettra de réaliser des économies considérables dans le cas des cargaisons nouvelles pour toute une gamme de marchandises, fait maintenant partie du Tarif des péages, lequel prévoit aussi une hausse moyenne de 5,75% des péages au cours de chacune des années 1991, 1992 et 1993.

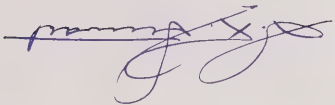
de revoir les diverses questions posées et d'étudier les moyens de mettre en oeuvre les améliorations possibles suggérées par les participants.

Les deux agences de la Voie maritime envisagent leur Programme de rabais de péages comme un élément précurseur de nouvelles mesures de réduction des coûts dans d'autres secteurs du réseau Voie maritime/Grands Lacs. Le succès du programme pilote mis en oeuvre durant l'été de 1990 a donné lieu à l'offre de rabais substantiels en vertu d'un nouveau programme de 3 ans. L'intérêt qu'un certain nombre d'expéditeurs ont manifesté jusqu'à présent, en Amérique du Nord et outre-mer, démontre que toute initiative visant à diminuer les coûts, ou à réduire la manutention des marchandises et la durée totale des transits, peut contribuer largement à placer la Voie maritime au niveau concurrentiel dont jouissent certaines routes fluviales européennes.

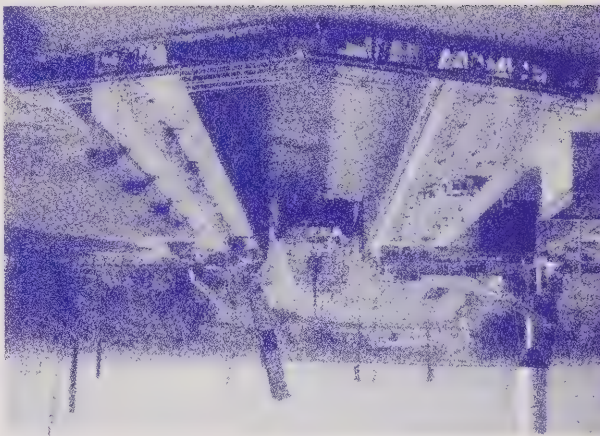
La Mission commerciale, que s'est rendue à Anvers, à Stockholm, à Liverpool et à Bilbao, en mars cette année, a souligné la fiabilité, l'intégrité, la sûreté et l'économie du réseau Voie maritime/Grands Lacs. En conséquence, on a réalisé quelques percées importantes qui devraient bientôt avoir une influence favorable sur le trafic océanique dans la Voie maritime.

En dépit du récent déclin du tonnage, la Voie maritime continue d'offrir les avantages inhérents et largement reconnus du transport par eau. Elle continue également de tenir la première place en termes d'efficacité énergétique et de faible impact environnemental tout en fournissant aux expéditeurs et aux armateurs, un moyen de transport des plus économiques.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



G.R. Stewart



Le 21 juin 1991

L'honorable Jean Corbett, C.P., député
Ministre des Transports

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1991.

Une baisse des ventes de céréales tant au Canada qu'aux États-Unis, de même que les effets de la récession nord-américaine sur les activités de plusieurs des usagers habituels de la Voie maritime ont entraîné un fléchissement du trafic en 1990. Le tonnage total des cargaisons sur la section Montréal-lac Ontario a diminué de 1,1% à 36,7 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 1,3%, à 39,4 millions de tonnes, comparativement aux chiffres de 37,1 et 39,9 millions de tonnes sur les deux sections respectivement en 1989. Sauf pour les céréales, qui manifestent des signes précoces d'une modeste augmentation en 1991, la plupart des autres produits transportés sur la Voie maritime ne devraient pas connaître une amélioration importante en 1991. L'état actuel de l'industrie canadienne de l'acier ne laisse prévoir aucun mouvement accru du minéral de fer. Toutefois, certaines indications préliminaires de reprise économique aux E.-U. pourraient amener une hausse du trafic sur la Voie maritime au cours de la seconde moitié de la saison de navigation.

La piètre performance du trafic de 1990 a causé un manque à gagner. Le revenu total pour l'exercice, y compris les recettes de péages et de placements a été de 72,2M \$, en regard de la somme budgétée de 76,2M \$.

Les dépenses totales sur les deux sections de la voie navigable ont augmenté de 7%, soit de 75,5M \$ en 1989-1990 à 80,8M \$ en 1990-1991.

L'harmonie syndicale et une saison de navigation sans histoire en 1990 ont permis à l'Administration de poursuivre ses activités en vue d'améliorer sa position concurrentielle et d'accroître et diversifier l'éventail des cargaisons qui empruntent la voie maritime.

Une réunion au sommet, organisée conjointement par l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, a eu lieu à Toronto en novembre 1990. Les exposés sérieux et portant à réfléchir qu'ont présentés les participants à cette réunion ont fourni une bonne idée des préoccupations ainsi que de l'engagement et des attentes de chaque secteur représenté. Nous en sommes arrivés à un consensus sur la nécessité d'un effort concerté en vue d'améliorer l'efficacité sur tout le système et de fournir partout des services à des coûts concurrentiels. Un groupe de travail a été chargé



L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

GLENDON R. STEWART, Président
GÉRALD LANIEL, Vice-président
WILLIAM F. BLAIR, Membre

PERSONNEL DE DIRECTION

JEAN-PIERRE PATOINE Vice-président, Région est
JOHN VAZALINSKAS Ingénieur en chef

J. BRUCE McLEOD Vice-président, Région ouest
ANDRÉ LANDRY Directeur intérimaire de la planification**

JOHN M. KROON Directeur de l'exploitation et de l'entretien
NORMAN B. WILLANS Avocat-conseil

CAROL LEMELIN Contrôleur et trésorier*
WILLIAM CROSS Directeur de la vérification

CAMILLE TRÉPANIÉR Directeur du personnel et de l'administration
VELMA C. DURANT Secrétaire de la société

* Depuis le 25 février 1991
** Depuis le 9 janvier 1991

BUREAUX

Siège social
360 rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Bureau principal
202 rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région ouest
508 avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à
L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
360 rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

RAPPORT ANNUEL 1990 - 1991



L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT

CAI
TASG
- ASS

Government
Publications



THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1991-1992

MISSION STATEMENT

"To construct, operate and maintain a deep draft waterway between the Port of Montreal and Lake Erie in order to achieve the efficient and cost effective passage of vessels."

CORPORATE VALUES

- ***our employees are our biggest asset***
- ***openness and honesty/climate of trust***
- ***loyalty to the organization***
- ***fairness in our actions***
- ***quality customer relations***
- ***pride in our organization***
- ***safety***

CONTENTS

About the Corporation	3
President's Message	4
Report on the 1991-1992 Corporate Objectives	6
The Year in Review	
Finances	8
Traffic	9
Operations and Maintenance	10
Five-Year Financial Summary	12
Management's Report	13
Corporate Directory	14
Auditor's Report	15
Financial Statements	16





ABOUT THE CORPORATION...

The St. Lawrence Seaway Authority was established as a Crown Corporation in 1954 pursuant to an Act of Parliament. Its primary mandate is to acquire lands for, and to construct, operate and maintain a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie. The Authority is also entrusted with the operation and maintenance of two international bridges connecting Canada and the United States.

The Authority has jurisdiction over the five Canadian locks and linking canals located in the Montreal-Lake Ontario section of the waterway, and the eight locks of the all-Canadian Welland Canal.

The Act that created The St. Lawrence Seaway Authority contained provisions for the establishment of a tariff of tolls that would not only provide revenues sufficient to defray operation and maintenance costs, but would also cover the cost of Seaway construction and interest thereon.

In 1977 Parliament converted the loans from Canada and interest thereon totalling some \$625 million to equity, essentially making all Canadians shareholders in the St. Lawrence Seaway. This refinancing exercise did reaffirm the Authority's obligation to establish tolls at levels that would cover annual operating and maintenance expenditures.

Since 1978, Seaway revenues from tolls and investments have allowed the corporation to remain self-sufficient in terms of normal operating outlays. These do not include the cost of the Welland Canal Rehabilitation Program, for which the Federal Government allocated \$175 million in 1986.

In addition to its Ottawa Head Office and its Corporate Services Headquarters in Cornwall, Ontario, the Authority operates through two regional offices, the Maisonneuve Region (Montreal-Lake Ontario section) at St. Lambert, Quebec, and the Niagara Region (Welland Canal) at St. Catharines, Ontario.

As of March 31st, 1992, the Authority's establishment included 891 permanent positions.

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 30, 1992

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport

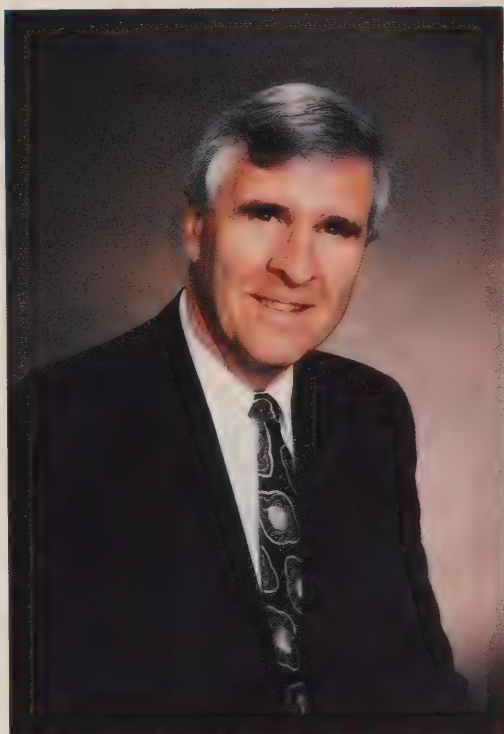
Dear Minister :

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1992.

The principal objective of The St. Lawrence Seaway Authority during 1991/92 was to continue the initiatives to reduce expenses and increase revenues. These initiatives were undertaken for two reasons; to improve the competitive position of the Seaway system, and to guarantee that the Seaway Authority remains a financially self-sufficient Crown Corporation.

During 1991, the Authority developed and implemented an Incentive Toll Program to assist in improving market share. The Authority feels the 1991 results indicate the program is appreciated by shippers and carriers. The "new business" and "volume rebate" portions of the program combined to give 7.3 million tonnes of additional business, and toll rebates totalling \$1.8 million. Both these opportunities, and the discounts available for "alternative lake vessel use", will be available to the industry during 1992 and 1993.

The Authority developed a policy covering Authority-owned land in 1991 and, as a part of this policy, took action to sell properties that are not required for operational purposes, and not required for potential future expansion. This program is well underway although it is suffering somewhat from



a depressed real estate market and the decline of entrepreneurs in the market place.

The Authority is in the process of implementing the recommendations proposed by the Coopers and Lybrand Group concerning the way the Seaway Authority organizes and carries out its administrative responsibilities. The Authority is also in the process of reducing lock wall crews from four people to three at each of the thirteen Canadian locks. These two initiatives combined to provide for the reduction of approximately 150 positions over the next few years.

The Seaway Summit Meetings, which started in November 1990, continued to direct their energies toward reducing



costs and improving the Seaway's competitive position. Progress has been slower than anticipated, but work continued toward reducing the so-called "Seaway system costs" to assist shippers and carriers in becoming competitive in markets that are now choosing other transportation alternatives.

The Seaway Authority approved a budget for 1991 that combined a mixture of internal cost reductions, a reassessment of major maintenance priorities, a very much depleted reserve needed to cover losses, emergencies, and capital funding, and an aggressive marketing program aimed at improving market share and the Seaway's revenue position. The Corporate Plan for 1992 and beyond continues to emphasize these principles. It is expected that the present restraint

measures and continuing marketing initiatives will return the Corporation to a profitable position on a regular basis by the middle of the decade.

The St. Lawrence Seaway Authority continues to emphasize the advantages of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system as a reliable transportation alternative. The system is environmentally friendly, more efficient than surface alternatives, and the shortest route from North American ports to European customers.

Respectfully yours,



G.R. Stewart



In recent years, the trading environment and, in particular, Seaway traditional markets have undergone changes that have a dramatic impact on the economics of the waterway. The Great Lakes/St. Lawrence Seaway system must address itself to increasing levels of competition in an environment that is not always based on market forces. This has been exacerbated by the current difficult economic conditions which will likely prevail through most of 1992. The Authority also faces the challenge of maintaining the structural integrity of its facilities with minimal financial resources.

To carry out its mission and to respond to these challenges, the Authority is actively pursuing four corporate objectives.

To improve market share

The Authority expanded its incentive toll program aimed at improving market share.

The Authority held several "Seaway Summit" meetings with representatives of the shipping community in an effort to reduce system costs and improve the system's competitive position. For its part, the Corporation recently announced an increase in the maximum permissible draught in Seaway waters. It developed and published a booklet containing pertinent information for ocean vessel owners planning a Seaway voyage. In addition, shipmasters will be invited, during the 1992 navigation season, to comment on the quality and efficiency of the various services provided throughout the waterway. Other initiatives being considered relate to increasing port productivity and reducing institutional costs.

The Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation are spearheading a promotional effort in North America. Their objectives are to emphasize the advantages of the Seaway system as the natural eastern route for commodity movements to and from the North American hinterland, and to achieve a better understanding of the factors which determine the shipper's choice of transportation route.

Finally, the Authority is playing a leading role in marketing efforts aimed at attracting new carriers and commodities to the system.

To maintain the capital infrastructure

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program, slated for completion in early 1993, has progressed well and on schedule. The challenge created by the necessity of conducting this major struc-

PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1991

	Forecast	Actual	1990
Cargo traffic in millions of tonnes:			
— Montreal-Lake Ontario section	35.9	34.9	36.7
— Welland Canal	39.7	36.9	39.4
Net profit (loss) in millions of dollars	(7.8)	(1.8)	(9.9)
Capital expenditures in millions of dollars	48.3	42.9	36.8
Establishment	974	891	968
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available capacity at the Welland Canal)	49%	50%	50%

Note: Above information relates to The St. Lawrence Seaway Authority only; it does not include the Thousand Islands Bridge or the Authority's subsidiaries.

tural refit during winter months has been met successfully.

The Authority has formulated long term maintenance and capital programs aimed at ensuring the integrity of all its structures.

To maintain its financial self-sufficiency

In April of 1991, the Authority retained the services of the Coopers and Lybrand Consulting Group to help senior management identify means of reducing administrative costs.

The analysis of administrative activities throughout the organization pinpointed many areas where action could be taken to improve practices and personnel allocation.

By investing in new technology and increasing responsibility and accountability in its two

regional operating divisions, the Authority will be able to reduce its administrative staff by approximately 100 person-years over a 3-5 year period.

In addition, the Authority initiated, in 1991, a reorganization of its lock crews which will result in the elimination of 52 positions by 1993.

To fully use human resources

Achieving the cost reduction measures described above without jeopardizing effectiveness requires that greater responsibility and accountability be assumed by all employees. This, in turn, entails an important shift in management philosophy as well as extensive training in new concepts. The Coopers and Lybrand study has provided the Corporation with a blueprint to achieve the transition and to ensure that all employees be enabled to exercise their full potential.

PERFORMANCE AGAINST PLAN

The St. Lawrence Seaway is committed to four strategic directions and has achieved significant progress in each area during the course of 1991.

Objective

Progress in 1991

To improve market share

- Expanded its incentive toll program — a combined 7.3 million tonnes of additional business with toll rebates of \$1.8 million
- Increased maximum permissible draught
- Issued an information booklet for ocean vessel owners
- Spearheaded a promotional effort in North America
- Conducted surveys of how customers perceive the system and its performance
- Developed/redesigned promotional materials for increased effectiveness

To maintain the capital infrastructure

- Completed 6th year of 7-year Welland Canal Rehabilitation Program
- Formulated long-term maintenance and capital programs aimed at ensuring the integrity of all its structures

To maintain financial self-sufficiency

- Started implementing recommendations of the Coopers and Lybrand study aimed at reducing administrative costs
- Reduced lock wall crews from 4 to 3 — a saving of 52 person years
- Establishment was reduced from 974 to 891
- Took action to sell properties not required for operational purposes or future expansion

To fully use human resources

- Began process to implement new management philosophy



FINANCES

Summary

By the end of the 1991/92 fiscal year, a projected operating deficit of \$7.798 million had been pared down to \$1.788 million. The resolution of prolonged negotiations with Ontario-Hydro over the terms of a water supply agreement, which resulted in the payment to the Authority of \$7.6 million, accounts for most of this positive variance, with reduced labour costs and other cost containment measures making up the balance.

Notwithstanding the net loss of \$1.788 million, operating activities resulted in an improved cash flow that allowed the Corporation to remain financially self-supporting.

Revenues

Despite the positive results of the "new business" component of the Incentive Tolls Program, and a 5.75 percent increase in the Tariff of Tolls, revenues from tolls for fiscal year 1991/92 totalled \$58.0 million, down \$1.2 million from the previous year and significantly lower than the budgeted \$65.3 million. This shortfall is attributed to the impact of the recession on nearly all major commodities shipped through the Seaway, with the exception of Canadian grain which registered significant gains in 1991.

Operating revenues from other sources reached \$7.4 million. These revenues were in excess of the budgeted \$6.3 million and the actual \$6.4 million recorded in 1990/91.

Investment income, which had been budgeted at \$4.7 million, rose to \$5.3 million during the period. Operating activities provided a much higher cash flow which allowed the retention of some long-term investments that, contrary to expectations, did not have to be realized in order to finance capital expenditures.

Expenses

Operating expenses for both sections of the waterway during fiscal 1991/92 totalled \$18.2 million, down \$0.7 million from the previous year and \$1.1 million from the budgeted amount. Reduced personnel costs account for this drop in operation spending.

Maintenance expenditures, at \$25.2 million, were \$2.3 million lower than budget, and down by the same amount from fiscal 1990/91. Lower personnel costs account for \$0.8 million of this positive variance, while regular and major maintenance expenses were \$1.2 million below budget.

Total administrative expenses came to \$21.4 million, some \$0.6 million less than in the previous year, and well below the budgeted \$23.4 million. Staff reductions, reduced grants in lieu of taxes, lower insurance premiums and professional service fees accounted for this positive variance.

Overall, successful cost containment efforts resulted in lowering total expenditures, including amortization and termination benefit provisions, by \$4.0 million, compared to 1990/91, and \$6.2 million below budget. These cost savings reflect the Authority's commitment to enhancing the Seaway's competitive position through improved administrative practices and resource allocations.

Financial Position

Capital expenditures during the year totalled \$42.9 million, including \$27.6 million under the federally funded Welland Canal Rehabilitation Program, and \$11.7 million to cover the cost of the Valleyfield Bridge rehabilitation. The Authority had presented a submission to the Treasury Board requesting funding from the Government for the major restoration of the fixed span of the Valleyfield Bridge. Treasury Board's decision of January 20, 1992 confirmed that the Authority would fund the cost of repairs to the end of March 1992, and that Transport Canada would cash manage the costs to be incurred in 1992/93 and 1993/94.

The operating activities of the Corporation provided a positive cash flow of \$12.0 million. The funds generated, while sufficient to cover ordinary capital expenditures, could not absorb the cost of major repairs to the Valleyfield Bridge; \$4.8 million in long-term investments had to be matured for this purpose.

The Capital Fund now stands at \$19.1 million; this level is considerably lower than the \$30 million minimum level deemed adequate by the Authority to maintain its ability to respond to emergency situations and unexpected drops in traffic.

Incentive Tolls Program

The Authority's marketing efforts, aimed at increasing Seaway traffic, centered on its expanded Incentive Tolls Program.

By the end of the navigation season, seven commodities, shipped through fifteen ports, for an aggregate of 5.2 million tonnes, had qualified under the volume discount portion of the Program. As a result, rebates totalling \$1.1 million were remitted to the carriers of these commodities, which included steel from Sault Ste. Marie, Hamilton, Detroit, Oshawa and Burns Harbor, grain from Thunder Bay, iron ore from Port Cartier and Duluth, salt from the Magdalene Islands and Goderich, petroleum products from Quebec City and Nanticoke, stone from Manitoulin Island, and cement from Bowmanville.

The "new business" component of the Program generated rebates totalling \$0.7 million on some 2 million tonnes of cargo. The 50% discount available on summer movements to new destinations influenced the decision to ship low sulphur steam coal from Montana to Spain through the Seaway. Increasing requirements for this commodity in Europe augur well for the eventual growth of this component of Seaway traffic.

TRAFFIC

While large sales to Russia brought Canadian grain traffic to a much more satisfactory level in 1991, the impact of what is now viewed as a world-wide recession was felt most strongly on the movement of iron ore and other bulk commodities through the Seaway. As a result, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) dropped by 4.8%, to 34.9 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 6.3%, to 36.9 million tonnes.

Grain

Canadian export grain shipments rose by 46%, to over 12 million tonnes on the M.L.O., and by 47.6%, to 12.4 million tonnes on the Welland Canal. Most significant were increases in wheat, corn and soybean shipments.

Reduced U.S. grain sales, low barge rates on the Mississippi and the unavailability of Canadian lakers, busy carrying grain out of Thunder Bay, all contributed to a decline in U.S. grain movements on the Seaway. The total of 3.4 million tonnes recorded in 1991 represented drops of 15% on the M.L.O. and 19.9% on the Welland Canal.

Consequently, the overall gain in grain movements at season's end stood at 26.3% on the M.L.O. and 25.2% on the Welland Canal.

Iron Ore

The depressed North American steel and auto industries were the main factors in the serious decline of iron ore movements in 1991. The 1990 high shipments of Canadian ore (6.1Mt) to U.S. mills were not repeated in 1991, as they fell to 3.4 million tonnes.

The totals of 8.5 million tonnes, recorded on the M.L.O., and of 5.7 million tonnes on the Welland Canal, represent declines of 26.7% and 23.9% respectively.

Coal

Coal shipments showed vastly different results on the two sections of the Seaway in 1991. Downbound movements through the M.L.O. increased by 18.8%, to 0.6 million tonnes, while the Welland Canal recorded 5.3 million tonnes, a decline of 15.9% from 1990 results. Slower industrial activities resulted in lower coal consumption by Ontario Hydro and the Hamilton steelmakers.

Other Bulk Commodities

Most of the remaining other bulk commodities showed some decline in 1991. On the M.L.O., a total drop of 21.3%, to 6.7 million tonnes, was noted while, on the Welland Canal, the decline reached 26.7%, for a total of 7.4 million tonnes.

General Cargo

Although upbound movements of general cargo were down by 34.9% on the M.L.O. and by 32.1% on the Welland Canal, stronger steel exports in 1991 brought increases in downbound shipments of 76.9% and 113.2% on each section respectively. As a result, total general cargo traffic registered small declines of 6.4%, to 3.5 million tonnes on the M.L.O., and of 9.2%, to 2.6 million tonnes, on the Welland Canal.

Outlook

No significant improvement in Seaway traffic can be foreseen in the near term. However, there are some indicators of long term growth potential. U.S. exports of low-sulphur steam coal through the waterway could increase, and the recent announcement by Baltic Shipping Co. that it would expand its liner services into the Great Lakes in 1992 offers some hope for growth in ocean freight movements.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The 1991 navigation season

The navigation season, which lasted a total of 274 days, began on March 26th on both the Montreal-Lake Ontario section and the Welland Canal. The system was relatively ice-free and 24-hour navigation began on March 30th, when all floating buoys had been installed.

Water levels along the waterway remained favourable throughout the season, with a decreasing trend noted in mid-September. Nevertheless, levels were sufficient to allow a slight increase in vessel draught, from 7.92 to 7.95 meters, between June 17 and November 30.

A total of 2,859 vessel transits were registered on the Montreal-Lake Ontario section, an increase of 3% over 1990, with an average demand of 10.4 vessels per day. One-way transit time through the section averaged 20.4 hours.

On the Welland Canal, vessel traffic remained essentially the same as in the previous year, with 3,570 transits and an average daily demand of 13 vessels. One-way transit time improved slightly, from the 1990 average of 12.4 hours to 12.1 hours in 1991.

Vessel mishaps were the cause of interruptions in the operation of two locks in 1991. Navigation was suspended for three days at Lock 7 of the Welland Canal to allow for repairs to a section of concrete adjacent to one of the lock gates. The damage occurred during a vessel entry on October 12. Operations were suspended on August 29 at the Snell Lock when a vessel accidentally spilled asphalt into the lock chamber. The difficult cleanup required a two-day closure of the site.

Favourable weather conditions and light traffic allowed for an orderly closing of the navigation season. On the Montreal-Lake Ontario section, operational surcharges applicable to vessels transiting after the official clearance date were waived for December 20, 21, 22, and 23. Twelve ships cleared the system during that period. The last vessel exited the St. Lambert Lock on December 24.

Lock Operations

The Authority, in its ongoing efforts to reduce operating costs while maintaining the quality and the continuous, round-the-clock availability of its services to shipping, has embarked on a program of crew reductions and lock controls relocation which should be completed in 1995. The reduction of lock crews, from four to three members, with the lock motorman also performing line handling duties, was introduced at selected locks at the end of May 1991.

Concurrently, plans were drawn for the relocation of the lock controls from the existing towers to readily accessible kiosks that will be erected on the walls of all Canadian locks over the next two years. New state-of-the-art controls will replace the present equipment.

Maintenance

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program, slated for completion in early 1993, has continued to progress well and on schedule. The logistic challenges created by the necessity of conducting this major structural refit under winter conditions have been met successfully.

The Authority has also formulated long-term maintenance programs aimed at ensuring the integrity of all its structures.

In addition to the routine upkeep and winter overhaul of Seaway structures and other facilities, the Authority's maintenance personnel carried out the following improvements during the 1991/92 fiscal year:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Lock operating controls were installed on the wall of the Lower Beauharnois Lock and a section of the lower approach wall of this lock was stabilized.
- VHF communication capability between vessels and locks were introduced to supplement, and eventually replace, the PA system.

- Repairs were made to a section of the St. Lambert Lock wall.
- A secondary highway gate was installed on the east side of Victoria Bridge, at St. Lambert, to provide safer vehicular traffic.
- Both the Mercier Bridge and the Valleyfield Bridge received major maintenance.

WELLAND CANAL

- Lock operating controls were installed at Lock 7.
- VHF communication capability between vessels and locks were introduced to supplement, and eventually replace, the PA system.
- The prototype testing of a Precision Integrated Navigation System (PINS 9000) was conducted jointly by the Canadian Shipowners Association and the Authority.
- The VHF Marine Radio System was renewed.



FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1991/92</u>	<u>1990/91</u>	<u>1989/90</u>	<u>1988/89</u>	<u>1987/88</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	<u>\$28,553</u>	\$29,971	\$29,551	\$28,706	\$27,594
Expenses	<u>33,394</u>	37,577	33,881	31,937	31,440
Income (Loss) from Operations	<u>(4,841)</u>	(7,606)	(4,330)	(3,231)	(3,846)
Investment Income	<u>2,299</u>	3,087	2,970	2,367	2,020
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	<u>(2,542)</u>	(4,519)	(1,360)	(864)	(1,826)
Large Corporation Tax	<u>612</u>	577	335	—	—
Net Income (Loss)	<u>(3,154)</u>	(5,096)	(1,695)	(864)	(1,826)
WELLAND SECTION					
Revenue	<u>36,869</u>	35,617	34,931	35,991	32,945
Expenses	<u>43,430</u>	43,234	41,601	40,028	39,081
Income (Loss) from Operations	<u>(6,561)</u>	(7,617)	(6,670)	(4,037)	(6,136)
Investment Income	<u>3,022</u>	3,515	3,651	2,978	2,474
Net Income (Loss) before Unusual Item	<u>(3,539)</u>	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)
Unusual Revenue Item	<u>5,709</u>	—	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	<u>2,170</u>	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)
Large Corporation Tax	<u>804</u>	656	411	—	—
Net Income (Loss)	<u>1,366</u>	(4,758)	(3,430)	(1,059)	(3,662)
TOTAL					
Revenue	<u>65,422</u>	65,588	64,482	64,697	60,539
Expenses	<u>76,824</u>	80,811	75,482	71,965	70,521
Income (Loss) from Operations	<u>(11,402)</u>	(15,223)	(11,000)	(7,268)	(9,982)
Investment Income	<u>5,321</u>	6,602	6,621	5,345	4,494
Net Income (Loss) before Unusual Item	<u>(6,081)</u>	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)
Unusual Revenue Item	<u>5,709</u>	—	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	<u>(372)</u>	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)
Large Corporation Tax	<u>1,416</u>	1,233	746	—	—
Net Income (Loss)	<u>\$ (1,788)</u>	<u>\$ (9,854)</u>	<u>\$ (5,125)</u>	<u>\$ (1,923)</u>	<u>\$ (5,488)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	<u>\$ 2,364</u>	\$ 2,126	\$ 2,031	\$ 1,618	\$ 1,311
Expenses	<u>510</u>	502	294	340	388
Income (Loss) from Operations	<u>1,854</u>	1,624	1,737	1,278	923
Investment Income	<u>637</u>	853	608	317	146
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	<u>2,491</u>	2,477	2,345	1,595	1,069
Large Corporation Tax	<u>32</u>	22	10	—	—
Net Income (Loss)	<u>\$ 2,459</u>	<u>\$ 2,455</u>	<u>\$ 2,335</u>	<u>\$ 1,595</u>	<u>\$ 1,069</u>

MANAGEMENT'S REPORT

The accompanying consolidated financial statements of The St. Lawrence Seaway Authority and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Authority maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of internal controls is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. In addition, external auditors have full and free access to the members of the Authority, who oversee management's responsibility for maintaining adequate control systems and the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.



Carol Lemelin
Comptroller and Treasurer

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President

GÉRALD LANIEL, Vice-President

WILLIAM F. BLAIR, Member

Executive Officers

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Maisonneuve Region

ANDRÉ LANDRY
Director, Planning and Business
Development

CAMILLE TRÉPANIÉ
Vice-President, Niagara Region

NORMAN B. WILLANS
Counsel

JOHN M. KROON
Vice-President, Corporate Services

WILLIAM CROSS
Director of Audit

JOHN VAZALINSKAS
Chief Engineer

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer

Offices

Head Office

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Maisonneuve Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Corporate Services Office

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Niagara Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:

The St. Lawrence Seaway Authority

1400-360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

AUDITOR'S REPORT



CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1992 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1992 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. Meyers'.

D. Larry Meyers, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 21, 1992

BALANCE SHEET

as at March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	\$ 23,006	\$ 19,828
Accounts receivable	9,118	5,811
Accrued interest receivable	1,277	2,073
Supplies inventory	<u>2,847</u>	<u>3,022</u>
	36,248	30,734
Long-term		
Investments (Note 3)	32,053	36,911
Receivable	46	70
Investment in subsidiaries (Note 4)	<u>10</u>	<u>10</u>
Capital assets (Note 5)	<u>531,742</u>	<u>525,779</u>
	<u>\$ 600,099</u>	<u>\$ 593,504</u>
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 16,790	\$ 12,032
Large corporation tax payable (Note 8)	<u>3,459</u>	<u>2,011</u>
	20,249	14,043
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>12,900</u>	<u>13,182</u>
	<u>33,149</u>	<u>27,225</u>
Commitments and contingencies (Notes 9 and 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 6)	624,950	624,950
Deficit	<u>(58,000)</u>	<u>(58,671)</u>
	566,950	566,279
	<u>\$ 600,099</u>	<u>\$ 593,504</u>

Approved:



President



Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992				1991
	<u>Montreal-Lake Ontario Section</u>	<u>Welland Section</u>	<u>Total Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>
Revenues					
Tolls	\$ 26,069	\$ 31,949	\$ 58,018	\$ —	\$ 58,018
Leases and licenses	696	3,383	4,079	944	5,023
Others	1,788	1,537	3,325	1,420	4,745
	<u>28,553</u>	<u>36,869</u>	<u>65,422</u>	<u>2,364</u>	<u>67,786</u>
					67,714
Expenses					
Operating	6,845	11,350	18,195	—	18,195
Maintenance	11,604	13,610	25,214	291	25,505
Administration	4,979	5,799	10,778	58	10,836
Headquarters	4,584	6,028	10,612	94	10,706
Amortization	4,912	5,963	10,875	67	10,942
Employee termination benefits	470	680	1,150	—	1,150
	<u>33,394</u>	<u>43,430</u>	<u>76,824</u>	<u>510</u>	<u>77,334</u>
					81,313
Income (loss) from operations	(4,841)	(6,561)	(11,402)	1,854	(9,548)
Investment income	2,299	3,022	5,321	637	5,958
Lease price adjustment (Note 7)	—	5,709	5,709	—	5,709
	<u>—</u>	<u>5,709</u>	<u>5,709</u>	<u>—</u>	<u>5,709</u>
					—
Income (loss) before large corporation tax	(2,542)	2,170	(372)	2,491	2,119
Large corporation tax	612	804	1,416	32	1,448
	<u>612</u>	<u>804</u>	<u>1,416</u>	<u>32</u>	<u>1,448</u>
					1,255
Net income (loss) for the year	<u>\$ (3,154)</u>	<u>\$ 1,366</u>	<u>\$ (1,788)</u>	<u>\$ 2,459</u>	<u>\$ 671</u>
					\$ (7,399)

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992		1991
	<u>Seaway</u>	<u>Thousand Islands Bridge</u>	<u>Total</u>
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$ (68,819)	\$ 10,148	\$ (58,671)
Net income (loss) for the year	<u>(1,788)</u>	<u>2,459</u>	<u>671</u>
			(7,399)
Retained earnings (deficit), end of the year	<u>\$ (70,607)</u>	<u>\$ 12,607</u>	<u>\$ (58,000)</u>
			\$ (58,671)

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992		1991	
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Net income (loss) for the year	\$ (1,788)	\$ 2,459	\$ 671	\$ (7,399)
Items not requiring cash				
Amortization	10,875	67	10,942	10,762
Provision for termination benefits	1,150	—	1,150	1,648
Profit on disposal of capital assets	(494)	—	(494)	(355)
Net change in working capital components other than cash and term deposits	3,743	203	3,946	1,187
Payment of termination benefits	(1,508)	—	(1,508)	(1,254)
Cash provided by operating activities	11,978	2,729	14,707	4,589
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	28,700	—	28,700	27,300
Cash provided by financing activities	28,700	—	28,700	27,300
INVESTING ACTIVITIES				
Decrease in long-term receivables	24	—	24	23
Decrease in investments	4,858	—	4,858	7,951
Increase in capital assets	(42,949)	(2,729)	(45,678)	(37,320)
Proceeds from disposal of capital assets	567	—	567	526
Cash used in investing activities	(37,500)	(2,729)	(40,229)	(28,820)
Increase in cash	3,178	—	3,178	3,069
Cash and term deposits at beginning of year	19,828	—	19,828	16,759
Cash and term deposits at end of year	\$ 23,006	\$ —	\$ 23,006	\$ 19,828
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 36,248	\$ —	\$ 36,248	\$ 30,734
Current liabilities	28,226	(7,977)	20,249	14,043
	\$ 8,022	\$ 7,977	\$ 15,999	\$ 16,691

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, tolls may be established by filing with the National Transportation Agency or by agreement between Canada and the United States. This agreement between the two countries is in the form of an exchange of notes in accordance with directions given by the Governor in Council.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiaries

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Capital assets

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year. The non-funded remaining cost, which is to be recovered from the users, will be capitalized and amortized.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account and/or with respect to charges to the Consolidated Revenue Fund for indexation payments under the Supplementary Retirement Benefits Act.

(g) **Employee life insurance plan**

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) **Insurance**

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) **Thousand Islands Bridge**

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

(j) **Incentive toll program**

The Authority offers toll rebates on certain cargoes to promote increased traffic, and thus increase revenues. The rebates are debited to toll revenues earned during the year.

3. In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	(in thousands of dollars)	
Capital improvements:		
— Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 9,053	\$ 9,053
Par value \$9,000 (1991 — \$9,000)		
Market value \$9,205 (1991 — \$9,005)		
— Treasury Bills, maturing on varying dates up to August 1991	—	4,858
— Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	<u>10,000</u>	<u>10,000</u>
	<u>\$ 19,053</u>	<u>\$ 23,911</u>
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	<u>13,000</u>	<u>13,000</u>
	<u>\$ 32,053</u>	<u>\$ 36,911</u>

4. **Subsidiaries and related parties transactions**

Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following:

	<u>No. of shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	<u>\$ 8,000</u>
		<u>\$ 9,600</u>

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

During the year ended March 31, 1992, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$686,280 (1991 — \$686,280). At March 31, 1992, \$57,190 was receivable for these services (1991 — \$77).

Each calendar year, SIBC pays a bridge use charge to the Authority (1991 — \$1,538,390; 1990 — \$602,174) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1992, \$3.1 million (1991 — \$4.6 million) in construction costs remained unamortized. SIBC also pays \$65,923 (1991 — \$—) for engineering services provided by the Authority.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$595,000 (1991 — \$595,000).

5. Capital assets

		1992			1991
	Amortization rate	Cost	Accumulated amortization	Net	Net
Seaway:					
Land	—	\$ 29,879	\$ —	\$ 29,879	\$ 29,880
Channels and canals	1%	249,118	78,640	170,478	172,959
Locks	1%	238,005	94,701	143,304	145,082
Bridges and tunnels	2%	101,762	50,417	51,345	53,513
Buildings	2%	12,555	7,326	5,229	5,030
Equipment	2-20%	31,052	18,715	12,337	13,360
Remedial works	1%	121,458	27,767	93,691	94,909
Work under construction	—	20,849	—	20,849	9,078
		\$804,678	\$277,566	\$527,112	\$523,811
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	5,072	442	4,630	1,968
		\$809,750	\$278,008	\$531,742	\$525,779

Work under construction

Work under construction for various projects includes among other things:

- the portion of the Welland Canal Rehabilitation Program that will be recoverable from the Government of Canada in 1992-93 in the amount of \$794,000 (1990-91 — \$1,911,002); and
- the Valleyfield Bridge work in the amount of \$17,797,895 (1990-91 — \$6,056,361) which will be recoverable from the users.

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to \$146.0 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1992, \$141.6 million of the approved amount for the first six years was received and \$4.4 million (1991 — \$1.8 million) is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program will be \$29 million in 1992-93.

6. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1992 and 1991.

7. Lease price adjustment

The lease price adjustment results from a change in the method of calculation of the contract price and represents retroactive leasing revenue collected from Ontario-Hydro for the period of July 1988 to March 1991.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately \$236 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable from that date to March 31, 1992.

9. Commitments

At March 31, 1992, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$4.1 million (1991 — \$195,000). The Authority is also committed to pay 25% of expenditures incurred by Hydro-Quebec for the Valleyfield Bridge rehabilitation project. To date, \$17.8 million has been incurred and future costs of up to \$17.4 million are recoverable from the Government of Canada. The commitment for the future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, is as follows:

	(in thousands of dollars)
1992/93	269
1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

10. Contingencies

There is a total of \$76.2 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

6. Capital d'apport
 Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions \$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorisé également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant que devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1992 et 1991.

7. Ajustement du prix d'un bail
 L'ajustement du prix d'un bail provient d'une modification de la méthode de calcul du prix du contrat et représente un loyer rétroactif recouvré de Hydro-Ontario pour la période de juillet 1988 à mars 1991. L'Administration, en tant que société d'Etat fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux. Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 236 millions \$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a complabilisé une provision pour le montant estimatif à payer à partir de cette date jusqu'au 31 mars 1992.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réfection du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1992 à 4,1 millions \$ (1991 — 195 000 \$). L'Administration s'est aussi engagée à payer 25 % des coûts encourus par Hydro-Québec pour le projet de réfection du Pont Valleyfield. Jusqu'à date, 17,8 millions \$ ont été encourus et des coûts futurs n'excédant pas 17,4 millions \$ seront recouvrables du Gouvernement du Canada. Les versements futurs minimums à effectuer en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, sont les suivants :

1992/1993	269
1993/1994	269
1994/1995	269
1995/1996	179

(en milliers de dollars)

10. Eventualités

Il y a une somme totale de 76,2 millions \$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.

Programme de réfection du Canal Welland

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions \$ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes. Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réfection du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions \$ au cours d'une période de sept ans. À ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 146,0 millions \$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été détaqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1992, 141,6 millions \$ de la somme approuvée pour les six premières années furent reçus. Le solde de 4,4 millions \$ (1991 — 1,8 millions \$) est inclus dans les débiteurs. Le financement du Gouvernement du Canada prévu pour le reste de ce programme en 1992-93 est de

Les travaux en cours pour divers projets comprennent entre autres :

- la partie du programme de réfection du Canal Welland qui sera recouvrable du Gouvernement du Canada en 1992-1993 au montant de 794 000 \$ (1990-1991 — 1 911 002 \$);
- les travaux faits au Pont Valleyfield au montant de 17 797 895 \$ (1990-1991 — 6 056 361 \$) qui seront recouverts des usagers.

Voie maritime :		Pont des Mille-Iles		Améliorations	
Terrains	Chenaux et canaux	Bâtiments	Ponts et tunnels	Ecluses	Terrains
—	1 %	2 %	2-20 %	1 %	2 %
29 879 \$	249 118	12 555	31 052	121 458	804 678 \$
—	78 640	50 417	27 767	—	277 566 \$
29 879 \$	170 478	51 345	12 337	93 691	527 112 \$
29 880 \$	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	249 118	101 762	5 229	20 849	1 968
—	78 640	7 326	5 229	20 849	4 630
—	143 304	50 417	5 030	93 691	531 742 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	525 779 \$
—	170 478	143 304	5 229	93 691	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$
—	172 959	145 082	5 030	94 909	523 811 \$

5. Immobilisations

57 190 \$ était à recevoir pour ces services (1991 — 77 \$).
Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1991 — 1 538 390 \$; 1990 — 602 174 \$) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1992, 3,1 millions \$ (1991 — 4,6 millions \$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. De plus, la C.P.I.V.m. verse 65 923 \$ (1991 — — \$) pour les services d'ingénierie fournis par l'Administration.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 595 000 \$ (1991 — 595 000 \$).

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1992, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 686 280 \$ (1991 — 686 280 \$). Au 31 mars 1992, la somme de 57 190 \$ était à recevoir pour ces services (1991 — 77 \$).

L'Administration est appa­ren­née en terme de pro­pri­été com­mu­ne à tous les mi­nis­ères, or­ga­nis­mes et so­ci­étés d'État créés par le gou­ver­ne­ment fédéral. L'Ad­mi­nis­tra­tion s'en­ga­ge dans des opé­ra­tions avec ces en­ti­tés dans le cours nor­mal de ses ac­tivités.

L'Ad­mi­nis­tra­tion de pi­lo­tage des Grands Lacs, Li­cée (A.P.G.L.)	15	1 500 \$
Les Ponts Ja­ques Car­tier et Cham­plain In­cor­po­rée (P.J.C.C.)	1	100
La Cor­po­ra­tion du Pont in­ter­na­tion­nal de la Voie ma­ri­time, Li­cée (C.P.I.V.m.)	8	8 000 \$
		9 600 \$

Nombre
d'actions

Les place­ments dans les fi­lia­les en pro­pri­été ex­clu­sive com­por­tent les élé­ments sui­vants :

4. Fi­lia­les et ap­par­en­nées

— Obliga­tions du Ca­na­da, échéance à di­ver­ses dates jus­qu'en 1995	9 053 \$	9 053 \$
— Valeur au pair	9 000 \$ (1991 — 9 000 \$)	
— Valeur au ma­rché	9 205 \$ (1991 — 9 005 \$)	
— Bons du tré­sor, échéance à di­ver­ses dates jus­qu'en août 1991	—	4 858
— Cer­ti­fi­cats de place­ment, échéance en mars 1994 et mars 1995	10 000	10 000
	19 053 \$	23 911 \$
— Pré­sta­tions de cessa­tion d'em­ploi :		
— Dépôt au­près du Tré­sor, échéance en mars 1994	13 000	13 000
	32 053 \$	36 911 \$

(en mil­liers de dol­lars)
1992
1991

3. Afin d'éta­blir une pro­vi­sion quant aux grands pro­jets d'amé­lio­ra­tion des im­mo­bi­li­sa­tions pour la Voie ma­ri­time du Saint-Laurent et la réfec­tion de la tra­verse ca­na­di­enne du Pont des Mille-Iles, et pour les pré­sta­tions de cessa­tion d'em­ploi à venir, l'Ad­mi­nis­tra­tion a mis à part les place­ments à long terme qui sui­vent :

(f) **Pro­gramme de ra­bais des péages**
L'Ad­mi­nis­tra­tion offre des ra­bais sur les péages per­çus sur cer­taines car­ga­i­sons pour pro­mou­voir une aug­men­ta­tion du trafic, et ainsi aug­men­ter ses re­ven­us. Ces ra­bais sont débi­tés aux re­ven­us de péages gagnés durant l'année.

Les pré­sents états fi­nan­ciers dé­clarent de ma­nière dis­tincte l'ex­ploita­tion du pont des Mille-Iles en pre­nant pour ac­quis que sa ges­tion et son ex­ploita­tion par l'Ad­mi­nis­tra­tion sont au­tonomes par rap­port à l'ex­ploita­tion de la Voie ma­ri­time.

(i) **Pont des Mille-Iles**
En sep­tembre 1976, le mi­nis­tre des Trans­ports a confié à l'Ad­mi­nis­tra­tion la ges­tion et l'ex­ploita­tion du pont des Mille-Iles tan­dis que la valeur im­mo­bi­li­isée était dé­volue à Sa Ma­jesté, du chef du Ca­na­da. Les dé­pen­ses en im­mo­bi­li­sa­tions effec­tuées sub­sé­quen­nement par l'Ad­mi­nis­tra­tion pour amé­lio­rer le pont ont été in­scrites aux im­mo­bi­li­sa­tions. Les bénéfices non ré­par­tis du pont repré­sen­taient ses bénéfices ac­cumulés depuis sep­tembre 1976.

(h) **Assurance**
L'Ad­mi­nis­tra­tion se charge en sub­stance de tous les risques quant au dé­dom­ma­gement et aux avaries à ses é­cluses. À l'é­gard de tous les autres élé­ments de l'ac­tif, l'Ad­mi­nis­tra­tion est munie d'assurance tra­di­tion­nelle.

(g) **Ré­gime d'assurance-vie des em­ployés**
L'Ad­mi­nis­tra­tion fournit un ré­gime d'assurance-vie pour ses em­ployés. Les sur­plus et les in­sur­fi­sances du ré­gime sont ajou­tées aux re­ven­us et (ou) aux dé­pen­ses de l'ex­er­cice aux­quels ils s'ap­pliquent.

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés, tels les ponts, qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

Selon la Loi de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, les tarifs peuvent être établis en les déposant auprès de l'Office national des transports ou par un accord entre le Canada et les États-Unis. Cet accord entre les deux pays consiste en un échange de notes conformément aux instructions de gouverneur en conseil.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats. L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif.

(d) Programme de réfection du Canal Welland

Les fonds reçus du Gouvernement du Canada pour ce programme sont comptabilisés en créditant le montant aux coûts des projets en capital entrepris durant l'année. Le solde du coût non provisionné, qui sera recouvré des usagers, sera capitalisé et amorti.

(e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de la Fonction publique ou au titre d'imputations au Fonds du revenu consolidé pour l'indexation des prestations en vertu de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires.

pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1991	1992	Voie maritime	Pont de Mille-Iles	Total	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :						
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION						
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 788) \$	2 459 \$			671 \$	(7 399) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse						
Amortissement	10 875	67			10 942	10 762
Provision pour les prestations de cessation	1 150	—			1 150	1 648
d'emploi	(494)	—			(494)	(355)
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations						
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	3 743	203			3 946	1 187
Palements de prestations de cessation d'emploi	(1 508)	—			(1 508)	(1 254)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	11 978	2 729			14 707	4 589
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT						
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réfection du Canal Welland	28 700	—			28 700	27 300
Encaisse en provenance des activités de financement	28 700	—			28 700	27 300
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT						
Réduction des débiteurs à long terme	24	—			24	23
Réduction des placements	4 858	—			4 858	7 951
Augmentation des immobilisations	(42 949)	(2 729)			(45 678)	(37 320)
Produits d'aliénation d'immobilisations	567	—			567	526
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(37 500)	(2 729)			(40 229)	(28 820)
Augmentation de l'encaisse	3 178	—			3 178	3 069
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	19 828	—			19 828	16 759
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	23 006 \$	— \$			23 006 \$	19 828
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice						
Actif à court terme	36 248 \$	— \$			36 248 \$	30 734 \$
Passif à court terme	28 226	(7 977)			20 249	14 043
	8 022 \$	7 977 \$			15 999 \$	16 691 \$

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992				1991			
	Secteur Montréal- l'ac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille-Iles	Total	Total	Total	Total
Revenus								
Péages	26 069 \$	31 949 \$	58 018 \$	— \$	58 018 \$	59 175 \$		
Baux et permis	696	3 383	4 079	944	5 023	4 616		
Autres	1 788	1 537	3 325	1 420	4 745	3 923		
	28 553	36 869	65 422	2 364	67 786	67 714		
Dépenses								
Exploitation	6 845	11 350	18 195	—	18 195	18 870		
Entretien	11 604	13 610	25 214	291	25 505	27 873		
Administration	4 979	5 799	10 778	58	10 836	11 155		
Bureau Central	4 584	6 028	10 612	94	10 706	11 005		
Amortissement	4 912	5 963	10 875	67	10 942	10 762		
Prestations de	470	680	1 150	—	1 150	1 648		
cessation d'emploi	33 394	43 430	76 824	510	77 334	81 313		
Bénéfice (perte)	(4 841)	(6 561)	(11 402)	1 854	(9 548)	(13 599)		
d'exploitation								
Revenu de placement	2 299	3 022	5 321	637	5 958	7 455		
Ajustement du prix	—	5 709	5 709	—	5 709	—		
d'un bail (Note 7)								
Bénéfice net (perte)	(2 542)	2 170	(372)	2 491	2 119	(6 144)		
avant impôt sur								
les grandes sociétés	(2 542)	2 170	(372)	2 491	2 119	(6 144)		
Impôt sur les grandes	612	804	1 416	32	1 448	1 255		
sociétés								
Bénéfice net (perte)	(3 154) \$	1 366 \$	(1 788) \$	2 459 \$	671 \$	(7 399) \$		

ÉTAT DU DÉFICIT

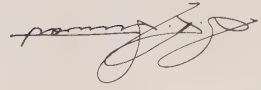
pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992				1991			
	Secteur Montréal- l'ac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille-Iles	Total	Total	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice								
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 788)	(68 819)	10 148	2 459	(58 671)	(51 272)		
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(70 607)			12 607	(58 000)	(58 671)		

au 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

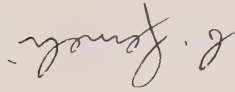
	1992	1991
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	23 006 \$	19 828 \$
Débiteurs	9 118	5 811
Intérêts courus à recevoir	1 277	2 073
Stocks de fournitures	2 847	3 022
	<u>36 248</u>	<u>30 734</u>
À long terme		
Placements (Note 3)	32 053	36 911
Débiteur	46	70
Placements dans les filiales (Note 4)	10	10
	<u>531 742</u>	<u>525 779</u>
Immobilisations (Note 5)	600 099 \$	593 504 \$
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	16 790 \$	12 032 \$
Impôt sur les grandes sociétés à payer (Note 8)	3 459	2 011
	<u>20 249</u>	<u>14 043</u>
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courus (Note 3)	12 900	13 182
	<u>33 149</u>	<u>27 225</u>
Engagements et éventualités (Notes 9 et 10)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport (Note 6)	624 950	624 950
Déficit	(58 000)	(58 671)
	<u>566 950</u>	<u>566 279</u>
	<u>600 099 \$</u>	<u>593 504 \$</u>

Approuvé :



Le Président

Le Contrôleur et trésorier





Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1992 et les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 mars 1992, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 21 mai 1992

GLENDON R. STEWART, Président
GÉRALD LANIEL, Vice-président
WILLIAM F. BLAIR, Membre

PERSONNEL DE DIRECTION

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-président, Région Maisonneuve
CAMILLE TRÉPANIÉR
Vice-président, Région Niagara
JOHN M. KROON
Vice-président, Services de l'entreprise
WILLIAM CROSS
Directeur de la vérification
NORMAN B. WILLIAMS
Avocat-conseil

JOHN VAZALINSKAS
Ingénieur en chef
CAROL LEMELIN
Contrôleur et trésorier
VELMA C. DURANT
Secrétaire de la Société

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Services de l'entreprise
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région Maisonneuve
Ecluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à
L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
1400-360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Les états financiers consolidés de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction de l'Administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, l'Administration maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont bien protégés et que les transactions et les résultats sont enregistrés comme il se doit.

Le système de contrôle interne s'appuie sur une vérification interne qui consiste en des examens périodiques de différents aspects des opérations de l'Administration. En outre, les vérificateurs externes ont libre accès auprès des membres de l'Administration à qui incombe la responsabilité de maintenir des systèmes de contrôle suffisants et la qualité de la préparation des états financiers.

Il appartient au Vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le Contrôleur et trésorier



Carol Lemelin

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1991/92	1990/91	1989/90	1988/89	1987/88
--	---------	---------	---------	---------	---------

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Revenus	28 553 \$	29 971 \$	29 551 \$	28 706 \$	27 594 \$
Dépenses	33 394	37 577	33 881	31 937	31 440
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 841)	(7 606)	(4 330)	(3 231)	(3 846)
Revenus de placements	2 299	3 087	2 970	2 367	2 020
Bénéfice net (perte) avant impôt	(2 542)	(4 519)	(1 360)	(864)	(1 826)
Impôt sur les grandes sociétés	612	577	335	—	—
Bénéfice net (perte)	(3 154)	(5 096)	(1 695)	(864)	(1 826)

CANAL DE WELLAND

Revenus	36 869	35 617	34 931	35 991	32 945
Dépenses	43 430	43 234	41 601	40 028	39 081
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6 561)	(7 617)	(6 670)	(4 037)	(6 136)
Revenus de placements	3 022	3 515	3 651	2 978	2 474
Bénéfice net (perte) avant impôt	(3 539)	(4 102)	(3 019)	(1 059)	(3 662)
Item peu ordinaire	5 709	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt	2 170	(4 102)	(3 019)	(1 059)	(3 662)
Impôt sur les grandes sociétés	804	656	411	—	—
Bénéfice net (perte)	1 366	(4 758)	(3 430)	(1 059)	(3 662)

TOTAL

Revenus	65 422	65 588	64 482	64 697	60 539
Dépenses	76 824	80 811	75 482	71 965	70 521
Bénéfice (perte) d'exploitation	(11 402)	(15 223)	(11 000)	(7 268)	(9 982)
Revenus de placements	5 321	6 602	6 621	5 345	4 494
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(6 081)	(8 621)	(4 379)	(1 923)	(5 488)
Item peu ordinaire	5 709	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt	(372)	(8 621)	(4 379)	(1 923)	(5 488)
Impôt sur les grandes sociétés	1 416	1 233	746	—	—
Bénéfice net (perte)	(1 788)	(9 854)	(5 125)	(1 923)	(5 488)

PONT DES MILLE-ÎLES

Revenus	2 364 \$	2 126 \$	2 031 \$	1 618 \$	1 311 \$
Dépenses	510	502	294	340	388
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 854	1 624	1 737	1 278	923
Revenus de placements	637	853	608	317	146
Bénéfice net (perte) avant impôt	2 491	2 477	2 345	1 595	1 069
Impôt sur les grandes sociétés	32	22	10	—	—
Bénéfice net (perte)	2 459	2 455	2 335	1 595	1 069



L'entretien

Le Programme de réfection du canal de Welland, financé par le fédéral sur une base de sept ans, et qui prendra fin au début de 1993, continue de progresser selon l'horaire prévu. On a réussi à relever le défilé créé par la nécessité d'effectuer ces importants travaux durant les mois d'hiver.

L'Administration a également élaboré des programmes d'entretien à long terme destinés à assurer l'intégrité de toutes ses structures.

En plus de l'entretien usuel et la mise au point hivernale des structures et des autres installations de la voie maritime, les améliorations suivantes ont été effectuées au cours de l'exercice 1991-1992.

LA SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Installation de commandes des moteurs sur le bajoyer de l'écluse inférieure de Beauharnois et stabilisation d'une section du mur d'approche inférieur de cette écluse.

- Introduction de communications VHF entre écluses et navires en vue de suppléer aux haut-parleurs en usage et, éventuellement, les remplacer.

LE CANAL DE WELLAND

- Réparation à une section du bajoyer à Saint-Lambert.
- Installation d'une seconde barrière sur la route du côté est du pont Victoria, à Saint-Lambert en vue d'améliorer la circulation routière.
- Travaux d'entretien majeur sur les ponts Mercier et Valleyfield.

- Introduction de communications VHF entre écluses et navires en usage et, éventuellement, les remplacer.
- Essai d'un prototype de Système intégré de navigation de précision (PINS 9000) effectué conjointement par l'Association des propriétaires de navires canadiens et l'Administration.
- Renouvellement du réseau de radio maritime VHF.

Les cargaisons générales

Bien que le trafic montant des cargaisons générales ait diminué de 34,9% sur la section MLO et de 32,1% sur le canal de Welland, les exportations d'acier, plus élevées en 1991, ont entraîné une hausse des expéditions descendantes de 76,9% et de 113,2% sur chaque section respectivement. En conséquence, le trafic des cargaisons générales a enregistré des baisses légères de 6,4%, à 3,5 millions de tonnes sur la section MLO et de 9,2%, à 2,6 millions de tonnes sur le canal de Welland.

Les perspectives

On ne peut s'attendre à une amélioration marquée du trafic sur la Voie maritime dans un avenir rapproché. Toutefois, il existe quelques indicateurs de croissance possible à long terme. Les exportations américaines de charbon à faible teneur sulfurée par la Voie maritime pourraient augmenter et l'annonce récente faite par Baltic Shipping Co. qu'elle étendrait son service transatlantique des Grands Lacs en 1992 laissent espérer une hausse du trafic océanique.

L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

La saison de navigation

de 1991

La saison de navigation, qui a duré 274 jours, a commencé le 26 mars, et sur la section MLO et sur le canal de Welland. Le réseau était relativement libre de glace et la navigation de 24 heures débuta le 30 mars, suite à l'ins-tallation de toutes les bouées flottantes.

Le niveau de l'eau est resté favorable durant toute la saison, en dépit d'une tendance à la baisse vers la mi-septembre. Toutefois, les niveaux d'eau ont permis d'élever légèrement le tirant d'eau des navires de 7,92 à 7,95 mètres entre le 17 juin et le 30 novembre.

Un total de 2 859 navires ont franchi la section MLO, une augmentation de 3% par rapport à 1990. La durée moyenne des transits en une direction sur cette section a été de 20,4 heures et la demande moyenne de 10,4 navires par jour.

Le fonctionnement des

écluses

Tousjours soucieuse de réduire les frais d'exploitation tout en maintenant la qualité et la permanence de ses services à la navigation, l'Administration a inauguré un programme de réduction des équipes d'éclusiers et de relocalisation des commandes d'écluse, qui devrait prendre fin en 1995. La diminution des équipes de 4 à 3 membres, le préposé aux moteurs s'occupant également de l'amarrage, a débuté à certaines écluses à la fin de mai 1991.

Le fonctionnement des

écluses

Des conditions climatiques clémentes et une circulation plutôt faible ont favorisé une fermeture ordonnée de la saison de navigation. Sur la section MLO, les primes de passage applicables aux navires transitant après la date de fermeture officielle ont été levées les 20, 21, 22 et 23 décembre. Douze navires ont franchi la voie d'eau ces jours-là. Le dernier navire est sorti de l'écluse de Saint-Lambert le 24 décembre.

Sur le canal de Welland, la circulation des navires est demeurée à peu près la même qu'en 1990; il y eut 3 570 transits et une demande journalière moyenne de 13 navires. La durée moyenne des transits en une direction s'est légèrement améliorée, passant de 12,4 heures en 1990 à 12,1 heures en 1991.

En même temps, on a planifié le transfert des commandes d'écluse depuis les tours existantes à des kiosques faciles d'accès qui seront construits sur les bajeys des écluses canadiennes au cours des deux prochaines années. Des commandes plus modernes vont remplacer le présent outillage.

Le fonds de capital s'établit maintenant à 19,1M \$; ce montant est bien inférieur au minimum de 30M \$ que l'Administration juge nécessaire pour maintenir sa capacité de répondre aux urgences et aux chutes imprévues du trafic.

Le Programme de rabais des péages

Les efforts de commercialisation de l'Administration visant à augmenter la circulation sur la Voie maritime se sont concentrés sur l'extension du Programme de rabais des péages.

À la fin de la saison de navigation, sept produits expédiés de quinze ports, pour un total de 5,2 millions de tonnes, s'étaient qualifiés pour le rabais sur le volume. En conséquence, des rabais de 1,1M \$ ont été remis aux transporteurs de ces produits, notamment de l'acier de Sault-Sainte-Marie, Hamilton, Détroit, Oshawa et Burns Harbor; des céréales de Thunder Bay; du minerai de fer de Port Cartier et de Duluth; du sel des Îles de la Madeleine et de Goderich; des produits pétroliers de Québec et du ciment de Bowmanville.

L'élément « nouvelles cargaisons » du Programme a rapporté des rabais de 0,7M \$ sur quelque 2 millions de tonnes de marchandises. L'escorte de 50% consenti sur les mouvements d'été vers des destinations nouvelles a influé sur la décision d'expédier du charbon à basse teneur sulfureuse du Montana en Espagne par la Voie maritime. Les besoins croissants de ce produit en Europe laissent prévoir une croissance éventuelle de cette composante du trafic sur la Voie maritime.

LE TRAFIC

Alors que les ventes considérables de céréales canadiennes à la Russie ont contribué à remonter cette dernière à un niveau beaucoup plus satisfaisant en 1991, l'effet de ce qu'on en est venu à considérer sur les mouvements de minerai de fer et d'autres denrées en vrac sur la Voie maritime. En conséquence, le total des cargaisons sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) a subi une chute de 4,8%, à 34,9 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 6,3%, à 36,9 millions de tonnes.

Les céréales

L'exportation des céréales canadiennes a augmenté de 46%, à plus de 12 millions de tonnes sur la section MLO et de 47,6%, à 12,4 millions de tonnes sur le canal de Welland. Le blé, le maïs et le soja ont enregistré les hausses les plus importantes.

Du côté des E.-U., une réduction des ventes de céréales, les tarifs inférieurs des barges sur le Mississippi et le manque de lacquiers canadiens, occupés à transporter les céréales de Thunder Bay, sont les facteurs qui ont contribué au déclin des céréales américaines. Les 3,4 millions de tonnes enregistrées en 1991 représentent une baisse de 15% sur la section MLO et de 19,9% sur le canal de Welland.

Le minerai de fer

Le marasme des industries nord-américaines de l'acier et de l'automobile a été la principale cause du déclin des mouvements de minerai de fer en 1991. Les hautes expéditions de minerai canadien de 1990 (6,1Mt) aux usines américaines ne se sont pas répétées en 1991 et elles sont tombées à 3,4 millions de tonnes. Les 8,5 millions de tonnes enregistrées sur la section MLO et les 5,7 millions de tonnes sur le canal de Welland représentent des baisses respectives de 26,7% et de 23,9%.

Le charbon

Les expéditions de charbon de 1991 font voir des résultats complètement différents sur les deux sections de la Voie maritime. Le trafic descendant sur la section MLO a augmenté de 18,8% à 0,6 million de tonnes, tandis que, sur le canal de Welland, une baisse de 15,9% à 5,3 millions de tonnes par rapport à 1990 a été notée. Le ralentissement des activités industrielles a causé une diminution de la consommation de l'Hydro-Ontario et des aciéries de Hamilton.

Autres produits en vrac

La plupart des autres produits en vrac ont chuté en 1991. La section MLO a éprouvé une perte de 21,3%, à 6,7 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland la baisse s'établissait à 26,7%, soit un total de 7,4 millions de tonnes.

LES FINANCES

Résumé

Au terme de l'exercice 1991-1992, un déficit d'exploitation prévu de 7,798M \$ a été ramené à 1,788M \$. Le résultat de longues négociations avec Hydro-Québec au sujet des conditions d'un contrat d'approvisionnement d'eau, qui a rapporté 7,6M \$ à l'Administration, explique en grande partie cet écart positif, le reste provenant de la réduction des coûts de main-d'œuvre et d'autres économies.

Nonobstant la perte nette de 1,788M \$, les activités d'exploitation ont amélioré l'encaisse au point où l'Administration a pu continuer à s'autofinancer.

Les recettes

Malgré les résultats positifs du volet « cargaison nouvelles » du Programme de rabais des péages et une hausse de 5,75 pour cent du tarif des péages, les recettes provenant de cette source en 1991-1992 n'ont atteint que 58,0M \$, soit une baisse de 1,2M \$ par rapport à l'année précédente et beaucoup moins que le montant de 65,3M \$ prévu au budget. Ce manque à gagner est imputable aux effets de la récession sur presque tous les produits expédiés par la Voie maritime, à l'exception des céréales canadiennes qui ont enregistré un gain important en 1991.

Les recettes d'exploitation provenant d'autres sources se sont élevées à 7,4M \$ soit au-dessus du montant budgété de 6,3M \$ et du résultat de 6,4M \$ connu en 1990-1991.

Les revenus de placement prévus au montant de 4,7M \$ ont atteint 5,3M \$ durant cette période. L'écart positif dans l'encaisse en provenance des activités d'exploitation a permis de maintenir certains paiements à long terme qui, contrairement à toute attente, n'ont pas dû être retirés pour financer les frais d'immobilisation.

Les dépenses

Les frais d'exploitation des deux sections de la Voie maritime, durant l'exercice 1991-1992, ont totalisé 18,2M \$, une baisse de 0,7M \$ comparativement à l'année précédente et de 1,1M \$ par rapport au montant budgété. La réduction du personnel explique cette baisse des frais d'exploitation.

La situation financière

Durant l'année, les frais d'immobilisation ont atteint 42,9M \$, y compris 27,6M \$ affectés au Programme de réfection du canal de Welland et 11,7M \$ destinés à couvrir le coût de la réparation du pont de Valleyfield. L'Administration a présenté au Conseil du Trésor une demande de crédits nécessaires aux travaux majeurs de réparation de la travée fixe du pont de Valleyfield. Le 20 janvier le Conseil du Trésor a décidé que l'Administration assumerait le coût des travaux jusqu'à la fin de mars 1992 et que Transports Canada s'en chargerait en 1992-1993 et 1993-1994.

L'ensemble des frais administratifs s'est élevé à 21,4M \$, soit 0,6M \$ de moins que l'année précédente et à beaucoup moins que les 23,4M \$ prévus au budget. Les réductions touchant le personnel, les subventions tenant lieu de taxes, les primes d'assurance et les honoraires pour services professionnels expliquent cet écart positif.

Les frais d'entretien, à 25,2M \$, sont de 2,3M \$ inférieurs aux prévisions budgétaires et d'à peu près le même montant en regard de l'exercice 1990-1991. La réduction du personnel compte pour 0,8M \$ de cet écart positif, tandis que les frais d'entretien ordinaire et extraordinaire ont absorbé 1,2M \$ de moins que le montant prévu au budget.

Les activités d'exploitation de la Société ont produit un bénéfice net de 12,0M \$. Cette encaisse, quoique suffisante pour couvrir les frais ordinaires d'immobilisation, ne pouvait servir à absorber le coût de la restauration du pont de Valleyfield; il fallut donc encaisser des obligations à long terme au montant de 4,8M \$.

surmonter les difficultés créées par l'obligation d'effectuer ces grands travaux durant les mois d'hiver.

L'Administration a élaboré des programmes d'entretien et d'immobilisation à long terme qui assureront l'intégrité de toutes ses installations.

Maintenir son autosuffisance financière

En avril 1991, l'Administration a retenu les services du Groupe d'experts-conseils Coopers et Lybrand pour aider la direction à trouver les moyens de réduire les frais administratifs.

L'analyse des pratiques administratives au sein de l'organisation a indiqué nombre de secteurs où les procédures et la répartition du personnel pouvaient être améliorées.

L'adoption de nouvelles technologies, ainsi que l'augmentation des responsabilités de ses deux divisions régionales, permettront à

Utiliser à fond les ressources humaines

L'a réalisation des réductions de coûts mentionnée ci-dessus sans nuire à l'efficacité va exiger que tous les employés assument de plus grandes responsabilités. Cette transformation entraînera, à son tour, une modification profonde de la philosophie de gestion de même qu'une initiation sérieuse à de nouveaux concepts. L'étude de Coopers et Lybrand a offert un modèle destiné à assurer la transition et à donner à tous les employés la possibilité de réaliser tout leur potentiel.

La Voie maritime s'est donné quatre orientations stratégiques et elle a réussi à les faire avancer de façon marquée durant 1991.

Objectifs

Progrès en 1991

Augmenter sa part du marché	Maintenir l'infrastructure immobilière	Préserver l'autosuffisance financière	Atteindre le rendement optimal du personnel
<ul style="list-style-type: none"> • L'extension du Programme de rabais des péages a permis un total de 1,8M \$ en rabais sur 7,3Mt de cargaisons additionnelles • Augmentation du tirant d'eau maximal • Publication d'un livret d'information à l'intention des armateurs étrangers • Lancement d'un programme de promotion en Amérique du Nord • Sondages d'opinions sur la performance du système auprès de ses usagers • Améliorations au matériel de promotion 	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement des travaux prévus pour la sixième année des sept ans du Programme de réfection du canal de Welland • Elaboration de programmes d'entretien et d'immobilisations à long terme pour assurer l'intégrité de toutes les installations. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à exécution des recommandations du Groupe Coopers et Lybrand visant à réduire les frais administratifs • Réduction des équipes d'éclusiers de 4 à 3 membres, une baisse totale de 52 année-personnes • Réduction de l'effectif global de 974 à 891 postes • Elaboration d'un programme de vente de terrains non requis pour les opérations actuelles ou toute expansion future 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation d'une nouvelle philosophie de gestion

Ces dernières années, le milieu commercial et, en particulier, les marchés traditionnels de la Voie maritime ont subi des changements qui ont eu des effets dramatiques sur l'économie de la voie navigable. Le réseau Grands Lacs/Voie maritime doit faire face à une concurrence croissante dans des situations qui n'obéissent pas toujours aux forces du marché. Ce problème est aggravé par les conditions économiques difficiles d'aujourd'hui qui vont probablement persister durant la plus grande partie de 1992. L'Administration doit en outre affronter le défi de maintenir l'intégrité structurelle de ses installations en comptant sur des ressources financières réduites au minimum.

Pour remplir sa mission et relever ces défis, l'Administration s'est fixé quatre orientations stratégiques :

Accroître sa part du marché

L'Administration a élargi son programme de rabais de péages, destiné à améliorer sa part du marché.

L'Administration a tenu plusieurs « Réunions au sommet », auxquelles des représentants du secteur maritime ont participé aux efforts visant à réduire les coûts et à améliorer la position concurrentielle du système. Pour sa part, l'Administration vient d'annoncer une augmentation du tirant d'eau maximum permise. Elle a préparé et publié une brochure remplie de renseignements pertinents à l'intention des armateurs désireux d'emprunter la Voie maritime. De plus, au cours de la saison de navigation de 1992, les capitaines seront invités à lui faire parvenir leurs commentaires sur la qualité et l'efficacité des divers services fournis sur cette voie d'eau. D'autres initiatives envisagées ont trait à l'augmentation de la productivité portuaire et à la réduction des coûts institutionnels.

L'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation mènent un effort de promotion en Amérique du Nord. Il s'agit de faire valoir les avantages de la Voie maritime en tant que route naturelle pour le transport des produits vers ou depuis l'est de l'Amérique du Nord. On veut aussi arriver à mieux comprendre les facteurs qui déterminent le choix de mode de transport des expéditeurs.

Enfin, l'Administration joue un rôle de premier plan dans les activités de marketing visant à attirer de nouveaux transporteurs et de nouvelles cargaisons sur la Voie maritime.

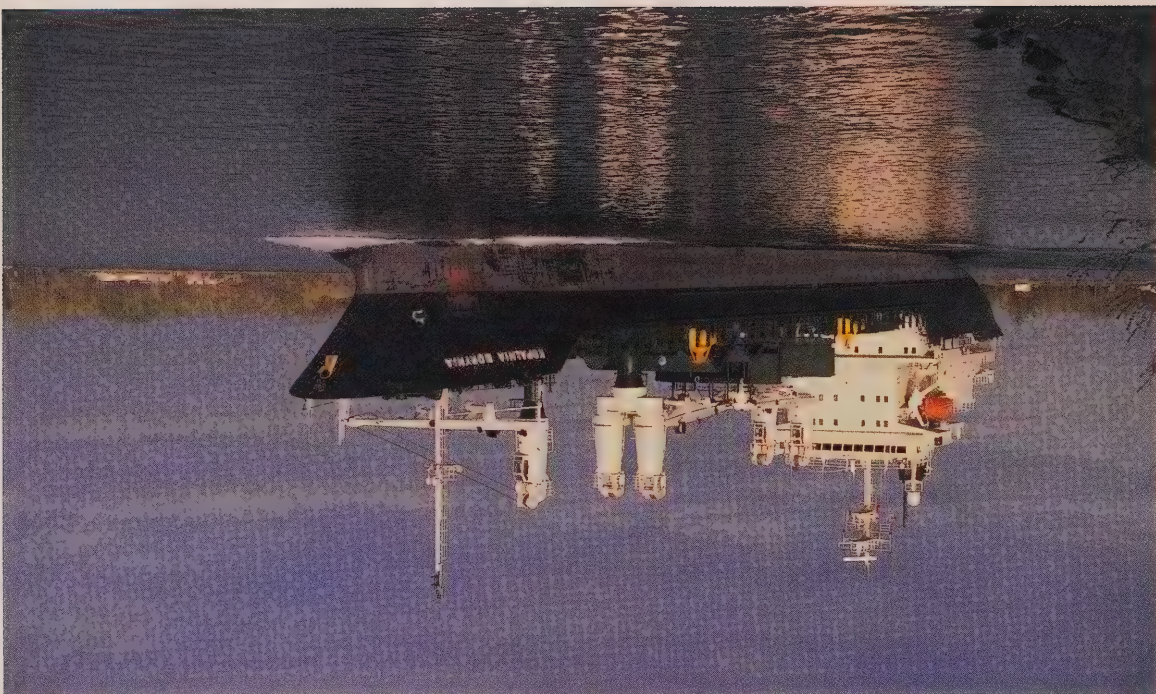
Maintenir l'infrastructure immobilière

Le Programme de réfection du canal de Welland, financé par le fédéral sur une période de sept ans, doit se terminer au début de 1993; il a progressé normalement et selon l'horaire. Les entrepreneurs ont réussi à

RÉSULTATS EN 1991

	Prévisions	Résultats	1990
Cargaisons, millions de tonnes : — Montréal/lac Ontario — Canal de Welland	35,9 39,7	34,9 36,9	36,7 39,4
Profits (pertes) nets (nettes) en M \$	(7,8)	(1,8)	(9,9)
Immobilisations en M \$	48,3	42,9	36,8
Effectif	974	891	968
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal de Welland)	49 %	50 %	50 %

Nota: Les renseignements précités n'ont trait qu'à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; ils n'incluent pas le pont des Mille-Îles ni les filiales de l'Administration.



actuelles et la poursuite d'initiatives en marketing permettront à l'Administration de reprendre une position régulière de rentabilité au milieu de la décennie.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent continue de faire valoir les avantages du réseau Grands Lacs/Voie maritime en tant que mode alternatif de transport sécuritaire, favorable à l'environnement, plus efficace que les autres moyens de transport en surface, et la route la plus courte entre les ports d'Amérique du Nord et les débouchés européens.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

G.R. Stewart

consacrer leurs énergies à réduire les coûts et à améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime. Les progrès ont été plus lents que prévu, mais le travail se poursuit en vue de diminuer les soi-disant « coûts de la Voie maritime » et d'aider les expéditeurs et les transporteurs à devenir plus compétitifs sur les marchés qui optent pour d'autres modes de transport.

En 1991, l'Administration de la voie maritime a autorisé un budget qui constitue un mélange de réductions des frais internes, d'une réévaluation des priorités d'entretien majeur, d'une réserve très réduite destinée à couvrir les pertes, les urgences et les immobilisations, ainsi que d'un programme agressif de marketing visant à accroître la part du marché et les recettes de la Voie maritime. Le Plan d'entreprise pour 1992 et les années subséquentes continue de mettre en valeur ces principes. Nous comptons que les restrictions

le 30 juin 1992

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1992.

En 1991-1992, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent avait pour objectif principal de poursuivre les initiatives destinées à réduire les dépenses et à accroître les revenus. Ces initiatives avaient deux objets : améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime et assurer que l'Administration de la voie maritime demeure une société d'Etat financière-ment autosuffisante.

Au cours de 1991, l'Administration a élaboré et offert un Programme de rabais des péages visant à élargir notre part du marché. D'après les résultats obtenus en 1991, l'Administration croit que les expéditeurs et les transporteurs ont aimé ce programme. Les deux volets « nouvelles cargaisons » et « rabais sur le volume » ont apporté ensemble 7,3 millions de tonnes de cargaisons nouvelles et le total des rabais s'est chiffré à 1,8M \$. Ces deux volets du programme et l'utilisation alternative des lacquiers seront offerts à l'industrie au cours des années 1992 et 1993.

L'Administration a préparé un programme applicable aux terrains lui appartenant en 1991, lequel inclut la vente de propriétés qui ne sont pas indispensables au fonctionnement actuel ou à l'expansion future du système.



Ce programme est bien en marche, mais il souffre quelque peu du marasme du marché immobilier et de la réduction du nombre des entrepreneurs dans l'industrie.

L'Administration est en train de mettre en oeuvre les recommandations faites par le groupe Coopers et Lybrand en ce qui a trait à la façon dont l'Administration de la voie maritime organise et exécute ses tâches administratives. Elle est également en train de réduire les équipes de bayer de quatre à trois membres à chacune des treize écluses canadiennes. Ces deux initiatives vont permettre de rayer quelque 150 postes au cours des prochaines années.

Les Réunions au sommet, inaugurées en novembre 1990, ont continué de

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en société d'État conformément à une loi votée par le Parlement en 1954. Elle avait pour tâche principale d'acquérir des terrains en vue de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'une voie d'eau profonde entre Montréal et le lac Érié. L'Administration est également chargée de la gestion et de l'entretien de deux ponts internationaux reliant le Canada et les États-Unis.

L'Administration a juridiction sur les cinq écluses et canaux canadiens de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime, et sur les huit écluses du canal de Welland, entièrement canadien. La Loi qui a créé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prévoyait l'établissement d'un barème de péages destiné à produire des revenus permettant de couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les coûts de construction et les intérêts afférents.

En 1977, le Parlement convertissait le prêt du Canada et les intérêts atteignant un total de 625M \$ en capital d'apport, ce qui équivalait essentiellement à la participation de tous les Canadiens à la propriété de la Voie maritime. Cette formule de refinancement réaffirmait l'obligation de l'Administration d'établir des péages suffisants pour couvrir ses dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien.

Depuis 1978, les recettes provenant des péages et de placements ont permis à la Voie maritime de continuer de s'autosuffire en ce qui a trait aux dépenses normales d'exploitation; celles-ci ne comprennent pas le coût du Programme de réfection du canal de Welland auquel le Gouvernement fédéral accordait la somme de 175M \$ en 1986.

En plus de son siège social à Ottawa et de son bureau des Services de l'entrepris, à Cornwall, Ontario, l'Administration possède le bureau régional de la région Maisonneuve (section Montréal-lac Ontario) à Saint-Lambert, Québec, et celui de la Région Niagara (canal de Welland) à St. Catharines, Ontario. Au 31 mars 1992, le personnel de l'Administration comptait 891 postes permanents.



TABLE DES MATIÈRES

Profil de la Société	3
Message du Président	4
Rapport sur le objectifs généraux 1991-1992	6
Revue de l'année	
Les finances	8
Le trafic	9
L'exploitation et l'entretien	10
Rétrospective quinquennale	12
Rapport de la direction	13
Répertoire de la Société	14
Rapport du vérificateur	15
Etats financiers	16

ÉNONCÉ DE MISSION

« La construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie d'eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié assurant le transit sécuritaire et économique des navires. »

VALEURS SOCIALES

- **actif principal : nos employés**
- **ouverture et honnêteté/climat de confiance**
- **loyauté envers l'entreprise**
- **objectivité dans notre comportement**
- **excellence des relations avec la clientèle**
- **fierté à l'égard de notre Société**
- **sécurité**

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT

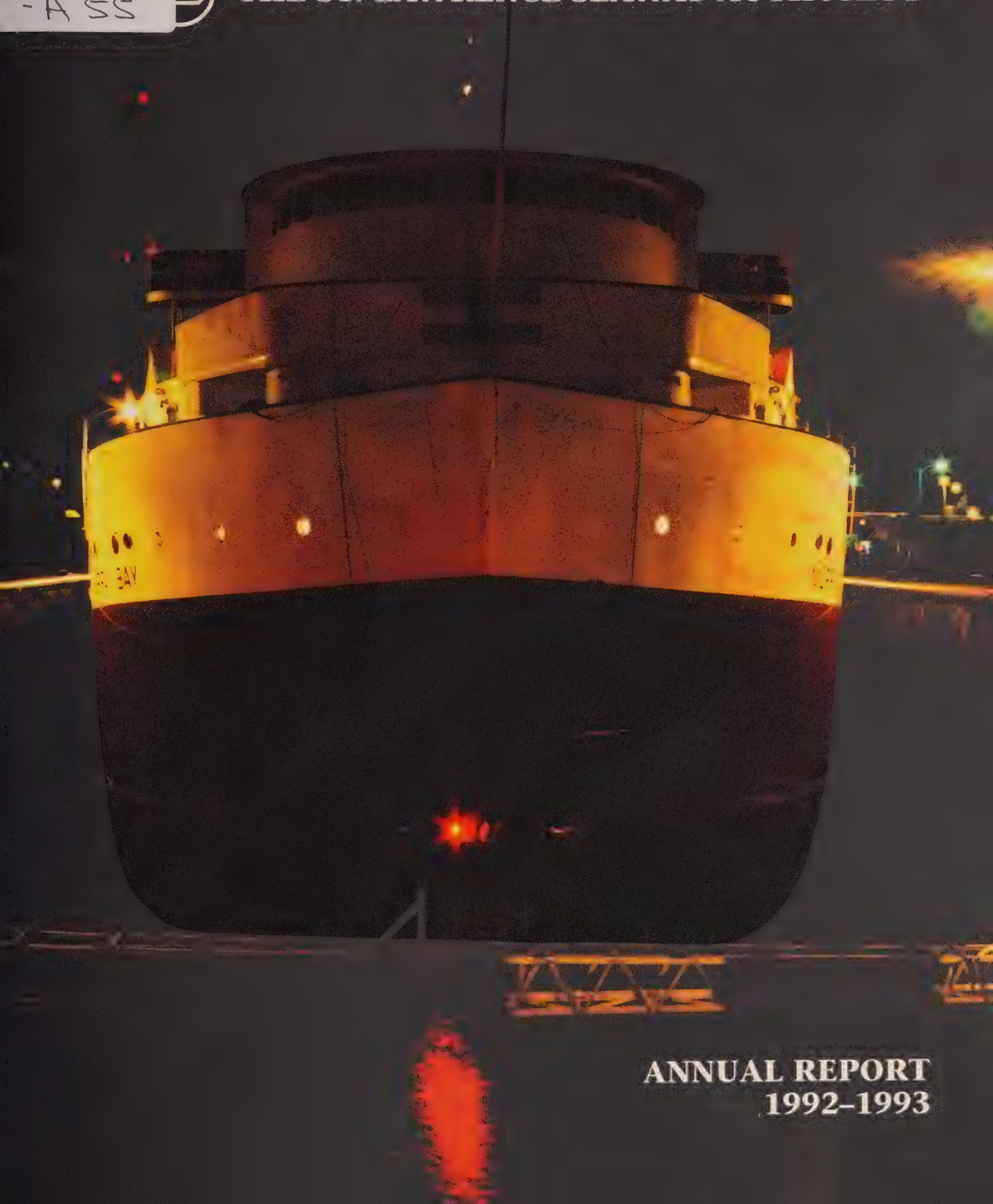


RAPPORT ANNUEL 1991-1992

CAI
TAS6
-ASS



THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



**ANNUAL REPORT
1992-1993**

MISSION STATEMENT

"To construct, operate and maintain a deep draft waterway between the Port of Montreal and Lake Erie in order to achieve the efficient and cost effective passage of vessels."

CORPORATE VALUES

- *our employees are our biggest asset*
- *openness and honesty/climate of trust*
- *loyalty to the organization*
- *fairness in our actions*
- *quality customer relations*
- *pride in our organization*
- *safety*

CONTENTS

About the Corporation.....	3
President's Message	4
Report on the 1992-1993 Corporate Objectives.....	6
The Year in Review	
Finances.....	8
Traffic.....	9
Operations and Maintenance	10
Five-Year Financial Summary.....	12
Management's Report	13
Corporate Directory	14
Auditor's Report	15
Financial Statements	16





ABOUT THE CORPORATION . . .

The St. Lawrence Seaway Authority was established as a Crown Corporation in 1954 pursuant to an Act of Parliament . Its primary mandate is to acquire lands for, and to construct, operate and maintain a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie. The Authority is also entrusted with the operation and maintenance of two international bridges connecting Canada and the United States.

The Authority has jurisdiction over the five Canadian locks and linking canals located in the Montreal-Lake Ontario section of the waterway, and the eight lock of the all-Canadian Welland Canal.

The Act that created The St. Lawrence Seaway Authority contained provisions for the establishment of a tariff of tolls that would not only provide revenues sufficient to defray operation and maintenance costs, but would also cover the cost of Seaway construction and interest thereon.

In 1977 Parliament converted the loans from Canada and interest thereon totalling some \$625 million to equity, essentially making all Canadians shareholders in the St. Lawrence Seaway. This refinancing exercise did reaffirm the Authority's obligation to establish tolls at levels that would cover annual operating and maintenance expenditures.

Since 1978, Seaway revenues from tolls and investments have allowed the corporation to remain self-sufficient in terms of normal operating outlays. These do not include the cost of the Welland Canal Rehabilitation Program, for which the Federal Government allocated \$175 million in 1986.

In addition to its Ottawa Head Office and its Corporate Services Headquarters in Cornwall, Ontario, the Authority operates through two regional offices, the Maisonneuve Region (Montreal-Lake Ontario section) at St. Lambert, Quebec, and the Niagara Region (Welland Canal) at St. Catharines, Ontario.

As of March 31st, 1993, the Authority's establishment included 839 permanent positions.

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 30, 1993

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport

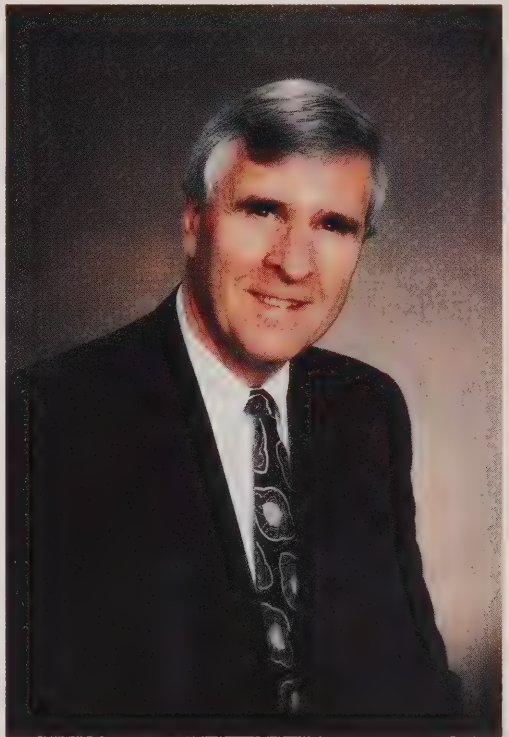
Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1993.

The report on Seaway Round Table meetings chaired by the Minister of State for Transport, the Honourable Shirley Martin, and the report prepared by the Seaway Sub-Committee of the Standing Committee on Transport, were important developments for the Seaway in 1992-1993. Both these papers highlighted the fact that the Seaway must continue as a safe, efficient, reliable and economical transportation alternative for the transportation of bulk commodities. Both reports stressed the issues facing the Seaway, and the members of the Sub-Committee proposed sixteen recommendations to deal with these issues.

The Seaway Authority continues to modernize its management structure, to reduce costs and to improve efficiency. Work continued in 1992-1993 to restructure the administrative function, to reduce the size of lock crews, and to reorganize the Engineering Services Branch. These various initiatives have resulted in staff reductions of 12%, and budget cuts of 10%, as compared to 1990 levels.

Our Incentive Toll Program has continued to attract additional business into the Seaway system. During the first two years of the three-year program, over 11 million tonnes of additional commodities have been shipped, and \$2.6 million in rebates have been returned to the carriers transporting these commodities. The Incentive Program for top and side wharfage to encourage the use of Seaway-



owned facilities is beginning to show signs of encouraging new business. The Incentive Program for passenger vessels will be discontinued this season because the 1992-1993 results did not work in the best interests of either the cruise lines involved, or the Seaway agencies.

The Authority's concentration on developing a market sensitive toll structure has paved the way for a first shipment of 400,000 tonnes of Appalachian coal to New Brunswick on the Seaway system. It is our intention to continue to attract new business using a market sensitive approach to business opportunities in the marketplace.

This winter was the final year of the seven-year Welland Canal Rehabilitation Program valued at \$175 million. There were a total of 79 contracts carried out by 28 contractors over this period of time.

The lock chambers of seven of the eight locks that make up the Welland Canal system have virtually been rebuilt under the program. The work was completed on time and within budget, and this is of great credit to the Seaway staff and to the contractors and their employees who worked in severe winter conditions to fulfil the requirements of their contracts.

The Seaway Authority has produced a 10-year vision for the system, called "Vision 2002". Its purpose is to establish where the Seaway should be in 10 years time, and to prepare a business plan to accomplish this objective. Various workshops and meetings involving Seaway staff have resulted in four strategic directions being established. These meetings have also decided on the goals that must be achieved in order to attain the Vision.

The Authority is now putting together project teams to implement the most urgent goals.

Finally, the Authority is continuing to work with its partners in the Seaway system in an effort to reduce costs and improve our competitive position. It is our intention to develop strategic alliances with other shipping interests, and to open the door to new markets on a competitive basis. These challenges will be the focus of our attention in the foreseeable future.

Respectfully yours,



G.R. Stewart



REPORT ON 1992-93 CORPORATE OBJECTIVES

Profound and fundamental changes have taken place within the organization, during the last year, setting the pace for a brighter future. The St. Lawrence Seaway Authority has taken numerous concrete actions during 1992-93 to meet the objectives which had been set for the year.

To improve market share

The Authority's marketing efforts during 1992-93 focused on better understanding of its customers and improving its services.

With these goals in mind, and to emphasize the advantages of the Seaway system, the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation have conducted market development meetings, in particular with the coal, aggregates, grain and steel industries located in the North American heartland.

In addition, the Authority recently implemented a first step in the development of a more market oriented toll structure with the creation of a separate toll category for coal and the announcement of a substantial reduction in coal charges. These changes will better position the system to take advantage of the growth potential in coal movements to European and North American destinations. This initiative is expected to attract the shipment of 400,000 tonnes of Appalachian coal to New Brunswick in 1993.

Similarly, the Authority reclassified materials for recycling to the much lower bulk cargo rate in order to be more competitive in this growing market.

An incentive program of wharfage rebates was launched to stimulate the use of Authority-owned wharves.

Seaway users were again able to take advantage, during 1992, of the rebates offered under the Authority's Incentive Tolls Program on "new business" or volume increases.

To maintain the capital infrastructure

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program was successfully completed during this last winter, adding decades to the life of the canal.

The Authority re-organized its engineering function to better meet the challenge of ensuring the reliability of its structures with limited financial resources. The implementation of an integrated

PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1992-93

	Budget	Actual	1991-92
Cargo traffic in millions of tonnes:			
— Montreal-Lake Ontario section	35.2	31.4	34.9
— Welland Canal	37.9	33.2	36.9
Net profit (loss) in millions of dollars	(3.5)	(10.7)	(1.8)
Capital Expenditures in millions of dollars	50.5	41.8	36.8
Establishment	894	839	891
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available transit capacity at the Welland Canal)	44%	44%	50%

Note: Above information relates to The St. Lawrence Seaway Authority only; it does not include the Thousand Islands Bridge or the Authority's subsidiaries.

infrastructure management system was initiated during 1992 to allow the allocation of scarce resources to projects that count most for its customers.

To maintain its financial self-sufficiency

The Authority continued to sell or promote the development of its land holdings. Some 29 surplus properties were sold in 1992-93, generating \$2.3 million in revenues.

Further advances were made in the implementation of the administrative cost reductions recommended by the Coopers and Lybrand Consulting Group. Most of the planned personnel reductions in the administrative function, as well as those resulting from the lock wall crews re-organization, have been effected. The re-organization of the

engineering function, mentioned earlier, resulted in the additional reduction of 12 person-years.

Discussions, with government officials, relating to the devolution of the Seaway's non-navigational structures as well as to seek funding for major capital restoration works were initiated.

To fully use human resources

The Authority embarked on an exercise termed "Vision 2002", an internal process of open discussions to shape its future and to align the organization's management philosophy with emerging needs. The vision, with associated new objectives and goals, expresses more clearly the organisation's renewed commitment and dedication to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system's customers.

PERFORMANCE AGAINST PLAN

Objective	Progress in 1992
To improve market share	<ul style="list-style-type: none">• Created a separate toll category for coal with a much lower rate on Montreal-Lake Ontario section• Reclassified materials for recycling under lower bulk toll category• Launched incentive program for the use of Authority-owned wharves• Continued its incentive toll program — a combined 11.5 million tonnes of cargo with toll rebates of \$2.6 million for 1991 and 1992• Developed an action plan to respond to ocean vessel masters exit survey results• Participated in the Seaway Round Table consultations with Transport Canada on WGTA reform• Presented a submission to the Standing Committee of Transport regarding the Future of the Great Lakes St. Lawrence Seaway system
To maintain the capital infrastructure	<ul style="list-style-type: none">• Completed the Welland Canal Rehabilitation Program• Integrated its infrastructure management system and re-organized its engineering function accordingly
To maintain financial self-sufficiency	<ul style="list-style-type: none">• Continued cost reduction measures initiated in 1991• Reduced establishment from 891 to 839• Sold 29 surplus properties for \$2.3 million• Initiated discussions with government officials for the devolution of non-navigational structures as well as funding for capital major restoration works
To fully use human resources	<ul style="list-style-type: none">• Developed "Vision 2002" and associated new objectives and goals

FINANCES

Summary

The Authority's profitability during the 1992/93 fiscal year was severely affected by a significant drop in commercial activities that resulted in a \$9 million shortfall in toll revenues. These revenues had been budgeted at \$65.5 million for the year.

Although the Authority accelerated its program of staff reductions and other administrative cost control measures, these could not entirely compensate for the substantial loss in revenues.

The projected net loss of \$3.5 million had to be revised upwards as the navigation season advanced and operating income fell unexpectedly short. The Authority is therefore reporting a net loss of \$11.0 million on the operation of the Seaway for 1992/93.

Revenues

The Authority proceeded, in 1992, with the implementation of the second toll increase stipulated in the three-year Tariff of Tolls negotiated for 1991, 1992 and 1993. It called for a 5.75% increase over the 1991 rates on all commodities shipped through the system. Revenues from tolls for fiscal 1992/93 totalled \$56.2 million, down \$1.8 million from the previous year. This decline is mainly the result of a 36% drop in Canadian grain shipments.

Operating revenues from other sources, at \$8.8 million, including profits from disposal of assets, exceeded the budgeted sum of \$8.2 million and compares with the actual of \$7.4 million reported in 1991/92.

Investment income reached \$4.2 million, down \$1.1 million from last year; this is mainly due to lower returns on short-term investments and a reduced long-term investment portfolio.

The Authority initiated, in 1991, an aggressive land disposal program aimed at converting into liquid assets those of its land holdings not required for operations or for any future Seaway expansion. During the year, this program brought in \$2.3 million from land sales, generating profits on disposal of \$2.0 million.

Expenses

Operating expenses for both sections of the waterway totalled \$17.4 million during 1992/93, down \$0.8 million from the previous year. For a second year in a row, the reduction in expenses is the result of improved efficiency and lower personnel costs.

Maintenance expenditures, at \$28.0 million, were well below the budgeted \$29.4 million and over the \$25.2 million reported in 1991/92. The largest portion of this positive variance is attributable to the curtailment of major bridge maintenance; a reassessment of business activity, early in the fiscal year, entailed a realignment of priorities for some projects.

Total administration activities resulted in expenses of \$19.1 million, some \$2.2 million less than the previous year and \$1.8 million below budget. The Authority has maintained its cost reduction efforts and was successful in lowering personnel costs, grants-in-lieu of taxes and professional service fees.

Amortization expenses reflect increases of \$1.0 million over budget and \$1.8 million over those of the previous year. This is mainly due to the effect of amortization on capital expenditures for the Valleyfield Bridge between 1989 and 1992. At the time operating budgets were prepared for fiscal 1992/93, capital expenditures relating to the Valleyfield Bridge were expected to be funded by Transport Canada.

Financial Position

Capital expenditures during the year totalled \$41.8 million, including \$28.3 million under the Welland Canal Rehabilitation Program and \$8.4 million for the Valleyfield Bridge; both of these projects were federally funded during 1992/93.

The considerable financial loss for fiscal 1992/93 generated a negative cash flow of \$3.9 million from operating activities. Notwithstanding the transfer of \$3.0 million in long-term investments to short-term investments, the total amount of cash and term deposits remained \$3.2 million below that of 1991/92.

The Authority's long-term investments, set aside as a capital fund reserve, has been reduced to \$16.1 million. The minimum reserve deemed adequate to maintain the ability to respond to emergency situations is \$30 million. Although the current fund is well below the desirable level, the Authority is confident that no parliamentary appropriations for operating purposes will be required during the 1993/94 fiscal year. However, the eroding reserve is widening the gap between financial self-sufficiency and necessary recourse to external funding for major capital expenditures.

Incentive Tolls Program

Seaway users continued to avail themselves of the benefits provided by this program in 1992. Rebates totalling \$769,513 were remitted to shippers and/or carriers of cargoes that qualified under the new business and volume components of the program.

A total of 1,584,900 tonnes of cargo, consisting of 29 commodities, qualified for rebates under the new business portion of the program. Cheque totalling \$493,835 were distributed to the carriers of these cargoes.

Six commodities shipped through eight Seaway ports, for an aggregate of 2,315,182 tonnes, accounted for a total of \$275,678 in volume discounts. They included iron ore from Duluth-Superior and Port Cartier, coal from Sandusky, cement clinkers from Bowmanville and other bulk from Hamilton, grain from Prescott and Toledo, and petroleum products from St. Romuald.

TRAFFIC

The guarded optimism that greeted the opening of the 1992 navigation season soon evaporated with the disappointingly low movements of Canadian grain in the spring and, in August, the government announcement of a moratorium on grain deliveries to Russia. This, combined with the continued impact of the recession on other commodities, brought total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) down by 10.2%, to 31.4 million tonnes, and on the Welland Canal, by 10.1%, to 33.2 million tonnes.

Grain

Russia's difficulties in servicing its debt and the somewhat lower quality of the 1992 crop contributed to a decline of over 4.3 million tonnes in

Canadian grain export shipments through the Seaway. At year end, Canadian grain tonnage on both sections of the waterway totalled 7.7 million tonnes, a drop of over 35% from the 1991 results.

As a more pleasant aside, statistics revealed that Canadian soybeans shipments, at 172,710 tonnes, were the highest in Seaway history.

Higher barge rates on the Mississippi and the availability of vessels from the Seaway laker fleet contributed to a 33.8% increase, to 4.5 million tonnes, in U.S. grain shipments through the M.L.O. On the Welland Canal, the increase reached 42.1%, for a total of 4.8 million tonnes.

In total, grain shipments on the M.L.O. reached 12.3 million tonnes, a decline of 20.7% from the previous year, and the 12.5 million tonnes registered on the Welland Canal reflect a drop of 21.2%.

Iron ore

Upbound movements of iron ore through the M.L.O. increased by 3.2% in 1992, to 8.7 million tonnes, with about a third of this total destined to American ports. On the Welland Canal, total shipments declined by 24.6%, to 4.3 million tonnes. The impact of the recession on the North-American steel industry continues to affect iron ore traffic on the Seaway.

Coal

Slower industrial activity resulted in lower coal consumption by Ontario Hydro and the Hamilton steel plants. Consequently, coal shipments through the Welland Canal dropped slightly, by 2.6%, to 5.1 million tonnes.

On the Montreal-Lake Ontario section, where U.S. exports were limited to Canadian destinations, coal movements only reached a total of 336,327 tonnes.

Other Bulk Commodities

With the exception of coke and an aggregate of bulk commodities not listed separately in Seaway statistics, this grouping of commodities registered declines on both sections of the Seaway. While on the M.L.O. the loss was limited to 1.2%, for a total of 6.6 million tonnes, it rose to 18.9%, for a total of 8.7 million tonnes on the Welland Canal.

While shipments of unlisted bulk commodities remained static on the M.L.O., at 2.7 million tonnes, they rose by 34%, to 3.7 million tonnes on the Welland Canal.



General Cargo

The current volatility of the manufactured steel market translated into a complete reversal of the upbound/downbound movement ratio noted in 1991. Upbound shipments of general cargo through the M.L.O. section in 1992 rose by 34.8% and by 30.2 on the Welland Canal; downbound traffic declined by 50.5% and 71.0% on each section respectively.

Minor components of this cargo category, namely containerized goods and general cargo, other than manufactured iron and steel, both showed modest increases.

At year end, total general cargo movements on the M.L.O. section had declined by 6.3%, to 3.3 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 7.2%, to 2.4 million tonnes.

Outlook

Whether Seaway traffic improves or declines in 1993 will in great part hinge on the rationalization of the grain trade, on the pace of the economic recovery and its impact on the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, and finally, on the effect of some of the Authority's initiatives in business development and marketing, particularly in the coal sector.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The 1992 navigation season

Both the Welland Canal and the Montreal Lake Ontario section of the Seaway opened to navigation on March 30th. The Welland Canal was ice free and 24-hour navigation began on the opening day. However, heavy ice conditions in the eastern section prevented the early installation of floating buoys and night navigation could only begin on April 20th.

Favourable water levels and some minor channel clean up allowed an increase of the vessel draught from 7.92 to 8.0 m on the Welland Canal for the entire navigation season. On the Montreal-Lake Ontario section, the draught was increased to 7.95 from April 15 to November 30th and, beginning

on August 31, downbound vessels could load to the 8.0 m mark.

During the 269-day navigation season, a total of 2,493 vessel transits were registered on the Montreal-Lake Ontario section compared to 2,859 in 1991. With an average demand of 9.3 vessels per day, one-way transit time through the section averaged 19.8 hours, 0.6 hours lower than the previous year.

On the Welland Canal, where the season lasted 270 days, vessel transits numbered 3,140, a decline of 430 from 1991. The average daily demand was 11.6 vessels and one-way transit time dropped from 12.1 to 11.2 hours.

Save for normal weather delays, Seaway users enjoyed a trouble-free navigation season in 1992. Mild temperatures and relatively light traffic allowed for an orderly closing of the system. Operational surcharges applicable to vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after the official clearance date were waived for December 21 and 22 and seven vessels cleared the waterway on those dates. The last vessel passed through the St. Lambert lock on December 23rd and the Welland Canal officially closed on December 24th.

Lock Operations

The relocation of lock controls from the existing towers to lock wall installations was completed at the beginning of the navigation season at the Lower Beauharnois Lock and at Lock 7 of the Welland Canal. The operation of these state-of-the-art, readily accessible controls, located in kiosks at both ends of the locks, has proved to be efficient, reliable and safe.

The changeover will allow the Authority to reduce operating costs while pursuing its policy of maintaining efficiency and the round-the-clock availability of its services to shipping.

The reduction of lock crews, from four to three members, had been effected at two additional locks by the end of the 1992 navigation season.

Maintenance

In addition to the routine upkeep and winter overhaul of lock structures and other Seaway installations, the Authority's maintenance personnel carried out the following improvements during the 1992/93 fiscal year:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- The new lock operating controls were installed on the walls of the Côte Ste. Catherine and Upper Beauharnois Locks.
- The concrete rehabilitation of the sector gate recesses at the Upper Beauharnois Lock was carried out.
- Security systems were installed at all locks, eliminating the need for security guards.
- Major maintenance continued on the Mercier Bridge and was completed at the Valleyfield Bridge.
- An automatic barrier system was installed on the northeast side of the Victoria Bridge lift span as an added security feature to forcibly and safely stop vehicles when the bridge is in the raised position.

WELLAND CANAL

- New lock operating controls were installed at each end of the wall of Lock 1.
- Major repairs were made to the lower mitre gates of Lock 5 West.

This last winter also marked the end of the extensive refit undertaken under the federally funded Welland Canal Rehabilitation Program. The \$175 million, seven-year project has progressed remarkably well, within schedule and, with lock repairs being conducted during the off season, without disruption to navigation. In addition to adding decades to the life of the canal, the Program greatly enhances the reliability of the entire system.



FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1992/93</u>	<u>1991/92</u>	<u>1990/91</u>	<u>1989/90</u>	<u>1988/89</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$29,841	\$28,553	\$29,971	\$29,551	\$28,706
Expenses	35,155	33,394	37,577	33,881	31,937
Income (Loss) From Operations	(5,314)	(4,841)	(7,606)	(4,330)	(3,231)
Investment Income	1,860	2,299	3,087	2,970	2,367
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	(3,454)	(2,542)	(4,519)	(1,360)	(864)
Large Corporations Tax	650	612	577	335	—
Net Income (Loss)	(4,104)	(3,154)	(5,096)	(1,695)	(864)
WELLAND SECTION					
Revenue	35,178	36,869	35,617	34,931	35,991
Expenses	43,592	43,430	43,234	41,601	40,028
Income (Loss) From Operations	(8,414)	(6,561)	(7,617)	(6,670)	(4,037)
Investment Income	2,376	3,022	3,515	3,651	2,978
Net Income (Loss) before Unusual Item	(6,038)	(3,539)	(4,102)	(3,019)	(1,059)
Unusual Revenue Item	—	5,709	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	(6,038)	2,170	(4,102)	(3,019)	(1,059)
Large Corporations Tax	830	804	656	411	—
Net Income (Loss)	(6,868)	1,366	(4,758)	(3,430)	(1,059)
TOTAL					
Revenue	65,019	65,422	65,588	64,482	64,697
Expenses	78,747	76,824	80,811	75,482	71,965
Income (Loss) From Operations	(13,728)	(11,402)	(15,223)	(11,000)	(7,268)
Investment Income	4,236	5,321	6,602	6,621	5,345
Net Income (Loss) before Unusual Item	(9,492)	(6,081)	(8,621)	(4,379)	(1,923)
Unusual Revenue Item	—	5,709	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	(9,492)	(372)	(8,621)	(4,379)	(1,923)
Large Corporations Tax	1,480	1,416	1,233	746	—
Net Income (Loss)	<u>\$ (10,972)</u>	<u>\$ (1,788)</u>	<u>\$ (9,854)</u>	<u>\$ (5,125)</u>	<u>\$ (1,923)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$2,250	\$2,364	\$2,126	\$2,031	\$1,618
Expenses	674	510	502	294	340
Income (Loss) From Operations	1,576	1,854	1,624	1,737	1,278
Investment Income	543	637	853	608	317
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	2,119	2,491	2,477	2,345	1,595
Large Corporations Tax	18	32	22	10	—
Net Income (Loss)	<u>\$2,101</u>	<u>\$2,459</u>	<u>\$2,455</u>	<u>\$2,335</u>	<u>\$1,595</u>

MANAGEMENT'S REPORT

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Authority and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgments. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Authority maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of internal controls is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. In addition, external auditors have full and free access to the members of the Authority, who oversee management's responsibility for maintaining adequate control systems and the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.



Carol Lemelin
Comptroller and Treasurer

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President

CLÉMENT CÔTÉ, Vice-President*

WILLIAM F. BLAIR, Member

Executive Officers

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Maisonneuve Region

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer

CAMILLE G. TRÉPANIÉ
Vice-President, Niagara Region

ANDRÉ LANDRY
Director, Planning and Business
Development

JOHN M. KROON
Vice-President, Corporate Services

NORMAN B. WILLANS
Counsel

JOHN VAZALINSKAS
Vice-President, Engineering Services

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

*Since August 1, 1992

Offices

Head Office

360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Maisonneuve Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Corporate Services Office

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Niagara Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:

The St. Lawrence Seaway Authority

1400-360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

AUDITOR'S REPORT



AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1993 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1993 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

D. Larry Meyers, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 28, 1993

BALANCE SHEET

as at March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	\$ 19,828	\$ 23,006
Accounts receivable	16,580	9,118
Accrued interest receivable	1,299	1,277
Supplies inventory	<u>2,389</u>	<u>2,847</u>
	40,096	36,248
Long-term		
Investments (Note 3)	29,086	32,053
Mortgages and other receivables (Note 4)	196	46
Investment in wholly-owned Crown corporations (Note 5)	10	10
Capital assets (Notes 6 & 7)	<u>523,708</u>	<u>531,742</u>
	<u><u>\$ 593,096</u></u>	<u><u>600,099</u></u>
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 17,085	\$ 16,790
Large corporations tax payable (Note 9)	<u>4,957</u>	<u>3,459</u>
	22,042	20,249
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>12,975</u>	<u>12,900</u>
	<u>35,017</u>	<u>33,149</u>
Commitments and contingencies (Notes 10 and 11)		
Major restoration of the Seaway (Note 12)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 8)	624,950	624,950
Deficit	<u>(66,871)</u>	<u>(58,000)</u>
	558,079	566,950
	<u><u>\$ 593,096</u></u>	<u><u>\$ 600,099</u></u>

Approved:



President



Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993				1992	
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	\$ 25,843	\$ 30,382	\$ 56,225	\$ -	\$ 56,225	\$ 58,018
Leases and licenses	852	3,508	4,360	1,014	5,374	5,023
Others	3,146	1,288	4,434	1,236	5,670	4,745
	<u>29,841</u>	<u>35,178</u>	<u>65,019</u>	<u>2,250</u>	<u>67,269</u>	<u>67,786</u>
Expenses						
Operating	6,689	10,674	17,363	-	17,363	18,195
Maintenance	12,823	15,176	27,999	320	28,319	25,505
Administration	4,415	4,642	9,057	63	9,120	10,836
Headquarters	4,445	5,675	10,120	71	10,191	10,706
Amortization	6,132	6,532	12,664	220	12,884	10,942
Employee termination benefits	651	893	1,544	-	1,544	1,150
	<u>35,155</u>	<u>43,592</u>	<u>78,747</u>	<u>674</u>	<u>79,421</u>	<u>77,334</u>
Income (loss) from operations	(5,314)	(8,414)	(13,728)	1,576	(12,152)	(9,548)
Investment income	1,860	2,376	4,236	543	4,779	5,958
Lease price adjustment	-	-	-	-	-	5,709
Income (loss) before large corporations tax	(3,454)	(6,038)	(9,492)	2,119	(7,373)	2,119
Large corporations tax	650	830	1,480	18	1,498	1,448
Net income (loss) for the year	<u>\$ (4,104)</u>	<u>\$ (6,868)</u>	<u>\$ (10,972)</u>	<u>\$ 2,101</u>	<u>\$ (8,871)</u>	<u>\$ 671</u>

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993			1992
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$ (70,607)	\$ 12,607	\$ (58,000)	\$ (58,671)
Net income (loss) for the year	(10,972)	2,101	(8,871)	671
Retained earnings (deficit), end of the year	<u>\$ (81,579)</u>	<u>\$ 14,708</u>	<u>\$ (66,871)</u>	<u>\$ (58,000)</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993		1992	
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Net income (loss) for the year	\$ (10,972)	\$ 2,101	\$ (8,871)	\$ 671
Items not requiring cash				
Amortization	12,664	220	12,884	10,942
Provision for termination benefits	1,543	—	1,543	1,150
Profit on disposal of capital assets	(1,986)	—	(1,986)	(494)
Net change in working capital components other than cash and term deposits	(3,690)	(1,543)	(5,233)	3,946
Payment of termination benefits	(1,468)	—	(1,468)	(1,508)
Cash provided by operating activities	(3,909)	778	(3,131)	14,707
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Valleyfield Bridge Rehabilitation Program	8,429	—	8,429	—
Welland Canal Rehabilitation Program	29,000	—	29,000	28,700
Cash provided by financing activities	37,429	—	37,429	28,700
INVESTING ACTIVITIES				
(Increase) Decrease in long-term receivables	(150)	—	(150)	24
Transfer of Investments to Short Term	2,967	—	2,967	4,858
(Increase) in capital assets	(41,839)	(778)	(42,617)	(45,678)
Proceeds from disposal of capital assets	2,324	—	2,324	567
Cash used in investing activities	(36,698)	(778)	(37,476)	(40,229)
Increase (Decrease) in cash	(3,178)	—	(3,178)	3,178
Cash and term deposits at beginning of year	23,006	—	23,006	19,828
Cash and term deposits at end of year	\$ 19,828	\$ —	\$ 19,828	\$ 23,006
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 40,096	—	\$ 40,096	\$ 36,248
Current liabilities	31,562	(9,520)	22,042	20,249
	\$ 8,534	\$ 9,520	\$ 18,054	\$ 15,999

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

The St. Lawrence Seaway Authority Act confers upon the Authority the powers to borrow money and to produce revenue by levying tolls for the use of the deep waterway. The tolls that may be charged shall be fair and reasonable and designed to provide a revenue sufficient to defray the cost to the Authority of its operations in carrying out the purposes for which it is incorporated, which costs shall include:

- a) payments in respect to the interest on amounts borrowed by the Authority to carry out those purposes;
- b) amounts sufficient to amortize the principal of those amounts over a period not exceeding fifty years; and
- c) the cost of operating and maintaining the canals and works under the administration of the Authority, including all operating costs of the authority and such reserves as may be approved by the Minister.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, tolls may be established by filing with the National Transportation Agency or by agreement between Canada and the United States. This agreement between the two countries is in the form of an exchange of notes in accordance with directions given by the Governor in Council.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Wholly-owned Crown corporations

The Authority does not have the right and ability to obtain future economic benefits from the resources of two wholly-owned subsidiaries for purposes of the Financial Administration Act and the Authority is not exposed to the related risks. The investment in these two corporations, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., is recorded at cost.

The Authority also owns all the shares of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., a subsidiary for purposes of the Financial Administration Act. However, this is effectively a joint venture with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation since, based on an agreement, earnings after certain initial costs are repaid, will be divided equally. As a result the investment is accounted for using the equity method.

(c) Capital assets

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal and Valleyfield Bridge Rehabilitation Programs

Funding received from the Government of Canada for these programs is accounted for by crediting the amount against the cost of related capital projects undertaken during the year. The non-funded remaining cost, which is to be recovered from the users, is capitalized and amortized.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) **Employee life insurance plan**

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) **Insurance**

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) **Thousand Islands Bridge**

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

(j) **Incentive toll program**

The Authority offers toll rebates on certain cargoes to promote increased traffic, and thus increase revenues. The rebates are debited to toll revenues earned during the year.

3. Long-term investments

In order to provide for some major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(in thousands of dollars)	
Capital improvementst:		
– Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 6,086	\$ 9,053
Par value \$6,000 (1992 – \$9,000)		
Market value \$6,336 (1992 – \$9,205)		
– Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	<u>10,000</u>	<u>10,000</u>
	<u>\$ 16,086</u>	<u>\$ 19,053</u>
Termination benefits:		
– Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	<u>13,000</u>	<u>13,000</u>
	<u>\$ 29,086</u>	<u>\$ 32,053</u>

4. Long-term mortgages and other receivables

The Authority has entered into long-term mortgages and a contractual agreement for the sale of parcels of land. The long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(in thousands of dollars)	
Contractual Agreement		
5 1/2% interest, recoverable in annual instalments of \$28,000 maturing in 1995	\$ 21	\$46
Mortgages		
8 to 9% interest, recoverable in monthly payments amortized over terms not exceeding 20 years renewable every 2 and 3 years	<u>175</u>	<u>—</u>
	<u>\$ 196</u>	<u>\$46</u>

5. Wholly-owned Crown corporations and related parties transactions

Investments consist of the following:

	<u>No. of shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

During the year ended March 31, 1993, the Authority provided JCCBI with certain administration services for which it charged \$794,000 (1992 – \$686,280). At March 31, 1993, \$66,167 was receivable for these services (1992 – \$57,190).

Based on agreement, the Authority is entitled to the excess of revenues over expenses of SIBC for the year ended December 31, 1992 as a bridge user charge (1992 – \$1,717,254; 1991 – \$1,538,390). This charge is applied towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1993, \$1.4 million (1992 – \$3.1 million) in construction costs remained unamortized. When this amount is fully paid the subsequent excess of revenues over expenses will be distributed on an equal basis based on an agreement between the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation which established SIBC. It also pays \$62,911 (1992 – \$65,923) for engineering services provided by the Authority.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$600,000 (1992 – \$595,000).

6. Capital assets

Capital assets		1993			1992
	Amortization rate	Cost	Accumulated amortization	Net	Net
(in thousands of dollars)					
Seaway					
Land	—	\$ 29,547	\$ —	\$ 29,547	\$ 29,879
Channels and canals	1%	249,147	81,133	168,014	170,478
Locks	1%	238,188	97,191	140,997	143,304
Bridges and tunnels	2-4%	119,565	53,310	66,255	51,345
Buildings	2%	13,117	7,635	5,482	5,229
Equipment	2-20%	34,424	20,385	14,039	12,337
Remedial works	1%	121,458	28,984	92,474	93,691
Work under construction	—	1,712	—	1,712	20,849
		<u>\$807,158</u>	<u>\$288,638</u>	<u>\$518,520</u>	<u>\$527,112</u>
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2-10%	<u>5,850</u>	<u>662</u>	<u>5,188</u>	<u>4,630</u>
		<u>\$813,008</u>	<u>\$289,300</u>	<u>\$523,708</u>	<u>\$531,742</u>

Subsequent additions to assets are amortized over the remaining estimated useful life of the initial group of assets to which the addition is related. The estimated useful life of these assets is for periods that vary between 2009 and 2083.

Valleyfield Bridge Rehabilitation Program

In 1987, Hydro-Quebec undertook an in-depth inspection of the bridge which led to the Rehabilitation Program for the Valleyfield Bridge. The Authority's share of the Rehabilitation represents 25% of the total cost.

A Treasury Board decision, rendered in 1992, made the Authority responsible for \$17.8 million of the cost of work completed at March 31, 1992. All work was completed at March 31, 1993 and the costs to be funded by the Government of Canada amounted to \$8.4 million, \$3.3 million of which is included in accounts receivable.

7. Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program. The program terminated in 1993 and the federal government funding totalled \$175 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. At March 31, 1993, an amount of \$8 million (1992 – \$4.4 million) is included in accounts receivable.

8. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1993 and 1992.

9. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately \$228 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporations Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable from that date to March 31, 1993.

10. Commitments

At March 31, 1993, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$1.8 million (1992 – \$4.1 million). The commitment for the future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, is as follows:

(in thousands of dollars)

1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

11. Contingencies

There is a total of \$63.5 million in claims instituted against the Authority. These arise from the breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, the October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and law-suits.

12. Major Restoration of the Seaway

The amount of funds provided by operating activities and the level of long-term investments for capital improvements will not be sufficient to finance the major restoration projects of the St. Lawrence Seaway in the foreseeable future. The Authority will require outside financing of these projects to ensure the continuous operation of the deep waterway system in a safe and reliable condition.

le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui ont permis de financer le Programme de réfection du canal Welland. Le programme était terminé en 1993 et le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 175,0 millions \$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été déduits des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1993, un solde de 8,0 millions \$ (1992 - 4,4 millions \$) est inclus dans les débiteurs.

8. **Capital d'apport**
Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions \$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministère à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1993 et 1992.

9. **Impôts sur le revenu**
L'Administration, en tant que société d'état fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 228 millions \$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer à partir de cette date jusqu'au 31 mars 1993.

10. **Engagements**
Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1993 à 1,8 millions \$ (1992 - 4,1 millions \$). Les versements futurs minimums à effectuer en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, sont les suivants:

(en milliers de dollars)	
1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

11. **Éventualités**
Il y a une somme totale de 63,5 millions \$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.

12. **Restauration majeure de la Voie maritime**
Les encaisses en provenance des activités d'exploitation et la valeur des placements à long terme destinés aux améliorations des immobilisations ne suffiront pas à financer les grands projets de restauration de la Voie maritime dans un avenir prochain. L'Administration devra avoir recours à des fonds extérieurs pour le financement de ces grands projets afin d'être en mesure d'assurer l'exploitation continue d'une voie navigable sécuritaire et fiable.

5. Sociétés d'État en propriété exclusive et apparentées

Les placements comportent les éléments suivants:

Coût	Nombre d'actions	L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltee (A.P.G.L.)	
		Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	
		La Corporation du Pont International de la Voie Maritime, Ltee (C.P.I.V.m.)	
1 500 \$	15		
100	1		
8 000	8		
9 600			

L'Administration est apparentée en terme de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Au cours de l'exercice terminée le 31 mars 1993, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 794 000 \$ (1992 – 686 280 \$). Au 31 mars 1993, la somme de 66 167 \$ était à recevoir pour ces services (1992 – 57 190 \$).

Selon une entente, l'Administration a droit à l'excédent du revenu sur les dépenses de la C.P.I.V.m. pour l'année terminée le 31 décembre 1992 en tant que redevance pour l'utilisation du pont (1992 – 1 717 254 \$; 1991 – 1 538 390 \$). L'Administration affecte cette redevance à l'amortissement des frais de construction et d'intérêt reliés au pont du chenal nord. Au 31 mars 1993, 1,4 millions \$ (1992 – 3,1 millions \$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Une fois ces coûts complètement payés, les excédents des revenus sur les dépenses seront distribués à parts égales, selon l'entente passée entre l'Administration et la Saint Lawrence Development Corporation qui établissait la C.P.I.V.m. Cette dernière verse 62 911 \$ (1992 – 65 923 \$) pour les services d'ingénierie fournis par l'Administration.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 600 000 \$ (1992 – 595 000 \$).

6. Immobilisations

Voie maritime:		Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur Nette	Valeur Nette
Terrains		–	29 547 \$	–	29 547 \$	29 879 \$
Chenaux et canaux		1%	249 147	81 133	168 014	170 478
Écluses		1%	238 188	97 191	140 997	143 304
Ponts et tunnels		2-4%	119 565	53 310	66 255	51 345
Bâtiments		2%	13 117	7 635	5 482	5 229
Matériel		2-20%	34 424	20 385	14 039	12 337
Travaux de réfection		1%	121 458	28 984	92 474	93 691
Travaux en cours		–	1 712	–	1 712	20 849
Pont des Mille-îles			807 158 \$	288 638 \$	518 520 \$	527 112 \$
Améliorations		2-10%	5 850	662	5 188	4 630
			813 008 \$	289 300 \$	523 708 \$	531 742 \$

(en milliers de dollars)

Toutes additions aux immobilisations sont amorties sur la durée de vie utile estimative de chacune des catégories initiales d'immobilisations s'y rapportant. La durée de vie utile estimative de ces immobilisations est de périodes allant de l'an 2009 à l'an 2083.

Programme de réfection du pont de Valleyfield

En 1987, Hydro-Québec entreprit une inspection complète des ponts qui mena à l'élaboration du Programme de réfection du pont de Valleyfield. La participation de l'Administration à la réfection représente 25% du coût total. Une décision du Conseil du Trésor, rendue en 1992, stipulait que l'Administration serait responsable du coût des travaux complétés en date du 31 mars 1992, soit 17,8 millions \$. Tous les travaux étaient terminés le 31 mars 1993 et les coûts devant être financés par le Gouvernement du Canada s'élevaient à 8,4 millions \$, dont 3,3 millions sont inclus dans les comptes à recevoir.

7. Programme de réfection du Canal Welland

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du Canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions \$ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuelles du Compte de pension de la Fonction publique.

(g) **Régime d'assurance-vie des employés**
L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auquel ils s'appliquent.

(h) **Assurance**
L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif, l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) **Pont des Mille-Iles**
En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du pont des Mille-Iles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en immobilisations effectuées subésequemment par l'Administration pour améliorer le pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du pont des Mille-Iles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

(j) **Programme de rabais des péages**
L'Administration offre des rabais sur les péages perçus sur certaines cargaisons pour promouvoir une augmentation de trafic, et ainsi augmenter ses revenus. Ces rabais sont débités aux revenus de péages gagnés durant l'année.

3. **Placements à long terme**
Afin d'établir une provision quant à certains grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

(en milliers de dollars)			
1993	1992		
6 086 \$	9 053 \$	- Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	
6 000 \$ (1992 - 9,000 \$)		Valeur au pair	
336 \$ (1992 - 9,205 \$)		Valeur au marché	
10 000	10 000	- Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995	
16 086 \$	19 053 \$	Prestations de cessation d'emploi:	
13 000	13 000	- Dépôt auprès du Trésor, échéance en mars 1994	
29 086 \$	32 053 \$	Hypothèques à long terme et autres débiteurs	

4. **Hypothèques à long terme et autres débiteurs**
L'Administration possède des hypothèques à long terme et elle a conclu un accord contractuel relativement à la vente de parcelles de terrain. Les débiteurs à long terme, au 31 mars, sont les suivants:

(en milliers de dollars)			
1993	1992		
21 \$	46 \$	Accord contractuel	
		Intérêt à 5 1/2%, remboursable en versements annuels de \$28,000,	
		venant à échéance en 1995	
175 \$	-	Hypothèques	
		Intérêt de 8 à 9%, remboursable en versements mensuels amortis	
		sur une période n'excédant pas 20 ans, renouvelables à tous les 2 et 3 ans	
196 \$	46 \$		

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érie et les installations et autres propriétés, tels les ponts, qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouvernement en conseil.

La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent accorde à l'Administration les pouvoirs de contracter des emprunts et de produire des revenus par l'imposition de droits pour l'usage de la voie navigable en eau profonde. Les droits qui peuvent être imposés doivent être justes et raisonnables et conçus pour assurer à l'Administration en revenu suffisant pour couvrir le coût de ses activités dans l'exercice de sa mission, notamment:

- a) le paiement de l'intérêt sur ses emprunts;
- b) l'amortissement du capital de ses emprunts sur une période maximale de cinquante ans; et
- c) les frais d'exploitation et d'entretien des canaux et autres ouvrages qui sont sous sa direction, notamment ses frais d'exploitation et les réserves approuvées par le ministre.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

- (a) **Stocks de fournitures**
- Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

- (b) **Sociétés d'État en propriété exclusive**
- L'Administration ne dispose pas du droit et de la capacité de retirer des avantages économiques futurs des ressources de deux filiales en propriété exclusive aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques et l'Administration n'assume pas les risques qui s'y rattachent. L'investissement dans ces deux sociétés, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporated et l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée, est comptabilisé au prix coûtant.

L'Administration possède toutes les actions de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, une filiale aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques. Cependant, il s'agit effectivement d'une société en participation avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation puisque, selon une entente, après remboursement de certaines dépenses de base, les revenus seront divisés également. En conséquence, l'investissement est comptabilisé selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

- (c) **Immobilisations**
- Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la valeur de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utile estiment les dépenses d'actif actuelles sont capitalisées. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

- (d) **Programmes de réfection du Canal Welland et du pont de Valleyfield**
- Les fonds reçus du Gouvernement du Canada pour ces programmes sont comptabilisés en créditant le montant aux coûts des projets en capital entrepris durant l'année. Le solde du coût non provisionné, qui sera recouvré des usagers, est capitalisé et amorti.

- (e) **Prestations de cessation d'emploi**
- Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoit leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

- (f) **Régime de pensions de retraite**
- Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de façon courante.

ETAT DE L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

	1993	Pont des Mille- Iles	Total	1992	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE					
(UTILISEE POUR) DES:					
ACTIVITES D'EXPLOITATION					
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(10 972) \$	2 101 \$	(8 871) \$	671 \$	
Eléments sans incidence sur l'encaisse					
Amortissement	12 664	220	12 884	10 942	
Provision pour les prestations de					
cessation d'emploi	1 543	-	1 543	1 150	
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations	(1 986)	-	(1 986)	(494)	
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	(3 690)	(1 543)	(5 233)	3 946	
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(1 468)	-	(1 468)	(1 508)	
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	(3 909)	778	(3 131)	14 707	
ACTIVITES DE FINANCEMENT					
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour					
le Programme de réfection du Pont de Valleyfield	8 429	-	8 429	-	
le Programme de réfection du Canal Welland	29 000	-	29 000	28 700	
Encaisse en provenance des activités de financement	37 429	-	37 429	28 700	
ACTIVITES D'INVESTISSEMENT					
(Augmentation) Réduction des débiteurs à long terme	(150)	-	(150)	24	
Réduction des placements	2 967	-	2 967	4 858	
(Augmentation) des immobilisations	(41 839)	(778)	(42 617)	(45 678)	
Produits d'aliénation d'immobilisations	2 324	-	2 324	567	
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(36 698)	(778)	(37 476)	(40 229)	
Augmentation (Diminution) de l'encaisse	(3 178)	-	(3 178)	3 178	
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	23 006	-	23 006	19 828	
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	19 828 \$	- \$	19 828 \$	23 006 \$	
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice					
Actif à court terme	40 096 \$	-	40 096 \$	36 248	
Passif à court terme	31 562	(9 520)	22 042	20 249	
	8 534 \$	9 520 \$	18 054 \$	15 999 \$	

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

		ÉTAT DU DÉFICIT					
		Secteur Montréal- lacs	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Milles- Îles	Total	Total
1992	1993						
Revenus							
		25 843 \$	30 382 \$	56 225 \$	— \$	56 225 \$	58 018 \$
		852	3 508	4 360	1 014	5 374	5 023
		3 146	1 288	4 434	1 236	5 670	4 745
		29 841	35 178	65 019	2 250	67 269	67 786
Dépenses							
Exploitation	6 689	10 674	17 363	—	17 363	17 363	18 195
Entretien	12 823	15 176	27 999	320	28 319	25 505	25 505
Administration	4 415	4 642	9 057	63	9 120	10 836	10 836
Bureau central	4 445	5 675	10 120	71	10 191	10 706	10 706
Amortissement	6 132	6 532	12 664	220	12 884	10 942	10 942
Prestations de	651	893	1 544	—	1 544	1 150	1 150
cessation d'emploi	35 155	43 592	78 747	674	79 421	77 334	77 334
Bénéfice (perte)	(5 314)	(8 414)	(13 728)	1 576	(12 152)	(9 548)	(9 548)
d'exploitation	1 860	2 376	4 236	543	4 779	5 958	5 958
Revenu de placement	—	—	—	—	—	5 709	5 709
Ajustement du prix	—	—	—	—	—	—	—
d'un bail	—	—	—	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(3 454)	(6 038)	(9 492)	2 119	(7 373)	2 119	2 119
avant impôt sur	650	830	1 480	18	1 498	1 448	1 448
les grandes sociétés							
Impôt sur les grandes							
sociétés							
Bénéfice net (perte)							
pour l'exercice							
	(4 104) \$	(6 868) \$	(10 972) \$	2 101 \$	(8 871) \$	671 \$	671 \$

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

ÉTAT DU DÉFICIT

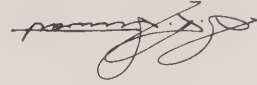
	1992	1993			
			Pont des Mille- Iles	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	\$ (58 671)	\$ (58 000)	\$ 12 607	\$ (8 871)	\$ (58 671)
Bénéfice net (perte) pour l'exercice					671
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice			\$ (81 579)	\$ 14 708	\$ (58 000)

BILAN


au 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

ACTIF		1993	1992
À court terme			
Encaisse et dépôts à terme		19 828 \$	23 006 \$
Débiteurs		16 580	9 118
Intérêts courus à recevoir		1 299	1 277
Stocks de fournitures		2 389	2,847
		40 096	36 248
À long terme			
Placements (Note 3)		29 086	32,053
Hypothèques et autres débiteurs (Note 4)		196	46
Placements dans les sociétés d'État		10	10
en propriété exclusive (Note 5)			
Immobilisations (Notes 6 & 7)		523 708	531 742
		593 096 \$	600 099 \$
PASSIF			
À court terme			
Créditeurs et frais courus		17 085 \$	16 790 \$
Impôt sur les grandes sociétés à payer (Note 9)		4 957	3 459
		22 042	20 249
À long terme			
Prestations de cessation d'emploi courus (Note 3)		12 975	12 900
		35 017	33 149
Engagements et éventualités (Notes 10 et 11)			
Restauration majeure de la voie maritime (Note 12)			
AVOIR DU CANADA			
Capital d'apport (Note 8)		624 950	624 950
Déficit		(66 871)	(58 000)
		558 079	566 950
		593 096 \$	600 099 \$

Approuvé:



Le président



Le contrôleur et trésorier

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1993 et les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 mars 1993 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 28 mai 1993

GLENDON R. STEWART, Président
CLÉMENT CÔTÉ, Vice-président*
WILLIAM F. BLAIR, Membre

PERSONNEL DE DIRECTION

CAROL LEMELIN Vice-président, Région Maisonneuve
Contrôleur et trésorier

CAMILLE G. TRÉPANIER Vice-président, Région Niagara
ANDRÉ LANDRY Directeur, Planification et
développement de l'entreprise

JOHN M. KROON Vice-président, Services de l'entreprise

JOHN VAZALINSKAS Vice-président, Services d'ingénierie
VELMA C. DURANT Secrétaire de la Société

*Dupuis le 1er août, 1992

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Région Maisonneuve
Ecluse de Saint-Lambert
St. Lambert, Québec
J4P 3N7

Services de l'entreprise
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à
L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
1400-360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction de l'Administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, l'Administration maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont bien protégés et que les transactions et les résultats sont enregistrés comme il se doit.

Le système de contrôle interne s'appuie sur une vérification interne qui consiste en des examens périodiques de différents aspects des opérations de l'Administration. En outre, les vérificateurs externes ont libre accès auprès des membres de l'Administration à qui incombe la responsabilité de maintenir des systèmes de contrôle suffisants et la qualité de la préparation des états financiers.

Il appartient au Vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le contrôleur et trésorier



Carol Lemelin

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

	1992/93	1991/92	1990/91	1989/90	1988/89
Revenus	29 841 \$	28 553 \$	29 971 \$	29 551 \$	28 706 \$
Dépenses	35 155	33 394	37 577	33 881	31 937
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5 314)	(4 841)	(7 606)	(4 330)	(3 231)
Revenus de placements	1 860	2 299	3 087	2 970	2 367
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(3 454)	(2 542)	(4 519)	(1 360)	(864)
Impôt sur les grandes sociétés	650	612	577	335	—
Bénéfice net (perte)	(4 104)	(3 154)	(5 096)	(1 695)	(864)
Revenus	35 178	36 869	35 617	34 931	35 991
Dépenses	43 592	43 430	43 234	41 601	40 028
Bénéfice (perte) d'exploitation	(8 414)	(6 561)	(7 617)	(6 670)	(4 037)
Revenus de placements	2 376	3 022	3 515	3 651	2 978
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(6 038)	(3 539)	(4 102)	(3 019)	(1 059)
Item peu ordinaire	—	5 709	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(6 038)	2 170	(4 102)	(3 019)	(1 059)
Impôt sur les grandes sociétés	830	804	656	411	—
Bénéfice net (perte)	(6 868)	1 366	(4 758)	(3 430)	(1 059)
Revenus	65 019	65 422	65 588	64 482	64 697
Dépenses	78 747	76 824	80 811	75 482	71 965
Bénéfice (perte) d'exploitation	(13 728)	(11 402)	(15 223)	(11 000)	(7 268)
Revenus de placements	4 236	5 321	6 602	6 621	5 345
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(9 492)	(6 081)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Item peu ordinaire	—	5 709	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(9 492)	(372)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Impôt sur les grandes sociétés	1 480	1 416	1 233	746	—
Bénéfice net (perte)	(10 972)	(1 788)	(9 854)	(5 125)	(1 923)
Revenus	2 250 \$	2 364 \$	2 126 \$	2 031 \$	1 618 \$
Dépenses	674	510	502	294	340
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 576	1 854	1 624	1 737	1 278
Revenus de placements	543	637	853	608	317
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	2 119	2 491	2 477	2 345	1 595
Impôt sur les grandes sociétés	18	32	22	10	—
Bénéfice net (perte)	2 101 \$	2 459 \$	2 455 \$	2 335 \$	1 595 \$

PONT DES MILLE-ÎLES

Revenus	65 019	65 422	65 588	64 482	64 697
Dépenses	78 747	76 824	80 811	75 482	71 965
Bénéfice (perte) d'exploitation	(13 728)	(11 402)	(15 223)	(11 000)	(7 268)
Revenus de placements	4 236	5 321	6 602	6 621	5 345
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(9 492)	(6 081)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Item peu ordinaire	—	5 709	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(9 492)	(372)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Impôt sur les grandes sociétés	1 480	1 416	1 233	746	—
Bénéfice net (perte)	(10 972)	(1 788)	(9 854)	(5 125)	(1 923)

CANAL DE WELLAND

Revenus	29 841 \$	28 553 \$	29 971 \$	29 551 \$	28 706 \$
Dépenses	35 155	33 394	37 577	33 881	31 937
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5 314)	(4 841)	(7 606)	(4 330)	(3 231)
Revenus de placements	1 860	2 299	3 087	2 970	2 367
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(3 454)	(2 542)	(4 519)	(1 360)	(864)
Impôt sur les grandes sociétés	650	612	577	335	—
Bénéfice net (perte)	(4 104)	(3 154)	(5 096)	(1 695)	(864)

(en milliers de dollars)



L'entretien

En plus de l'entretien normal et de la mise au point hivernale des installations de la Voie maritime, le personnel d'entretien de l'Administration a effectué les améliorations suivantes au cours de l'exercice 1992-1993:

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Les nouvelles commandes ont été installées sur les bajoyers de l'écluse de la Côte Sainte-Catharine et de l'écluse supérieure de Beauharnois

- On a procédé à la réfection du béton des embra-sures des portes de l'écluse supérieure de Beauharnois.

- On a installé des systèmes de sécurité à toutes les écluses afin d'éliminer l'embauchage de gardes de sécurité.

- On a poursuivi d'importants travaux d'entretien au pont Mercier et on a parachevé ceux du pont de Valleyfield.

CANAL DE WELLAND

- À titre de mesure de sécurité additionnelle, une barrière automatique a été installée du côté nord-est de la travée levante du pont Victoria afin d'arrêter les véhicules efficacement et en toute sécurité lorsque le pont est levé.

- Les nouvelles commandes ont été installées à chaque extrémité du bajoyer de l'écluse no 1.
- On a procédé à des réparations importantes aux portes busquées inférieures de l'écluse no 5 ouest.

L'hiver 1992 a aussi marqué la fin du Programme de réfection du canal de Welland. Ce projet de sept ans, dont le coût de 175 M\$ a été financé par le gouvernement fédéral, a été completé dans les délais prévus. Exécutés pendant les mois d'hiver, ces grands travaux n'ont aucunement gêné la navigation. En plus d'ajouter plusieurs décennies à la vie du canal, le Programme a permis d'améliorer la fiabilité de l'ensemble de la Voie maritime.

Bien que l'ensemble des produits en vrac non identifiés soit demeuré à 2,7 Mt dans la section M.L.O., il a augmenté de 34% sur le canal de Welland, pour atteindre 3,7 Mt.

Les cargaisons générales

La volatilité actuelle du marché de l'acier usiné s'est traduite par un renversement complet du rapport entre les mouvements remontants et descendants observés en 1991. Le trafic remontant des cargaisons générales s'est en effet accru de 34,8% dans la section M.L.O. et de 30,2% dans le canal de Welland. Quant au trafic descendant, il a chuté de 50,5% et de 71% respectivement.

Le trafic de certaines cargaisons secondaires, notamment les marchandise contenues et les cargaisons générales autres que le fer et l'acier usinés, s'est légèrement amélioré.

À la fin de l'exercice, le total des cargaisons générales avait diminué de 6,3% à 3,3 Mt, dans la section M.L.O., et de 7,2% à 2,4 Mt sur le canal de Welland.

Les perspectives

La performance du trafic de la Voie maritime en 1993 dépendra en grande partie de la rationalisation du commerce des céréales, du rythme de la reprise économique et de son incidence sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime, et, finalement, de l'effet des initiatives en marketing entreprises par l'administration, particulièrement dans le secteur du charbon.

L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

La saison de navigation de 1992

Les deux sections de la Voie maritime ont été ouvertes à la navigation le 30 mars. Il n'y avait plus de glace dans le canal de Welland et la navigation de 24 heures a pu commencer le même jour. Cependant, l'accumulation des glaces dans la section M.L.O. a retardé l'installation des bouées lumineuses et la navigation de nuit n'a pu débuter que le 20 avril.

Le fonctionnement des écluses

Le déplacement des commandes des écluses, des tours existantes vers le barge, était complet à l'écluse inférieure de Beauharnois et à l'écluse no 7 du canal de Welland au début de la navigation. Le fonctionnement de ces commandes, à la fine pointe de la technologie, facilement accessibles et situées dans des kiosques aux deux extrémités des écluses, s'est révélé efficace, fiable et sûr.

La conversion des commandes permettra à l'Administration de réduire ses frais tout en poursuivant sa politique d'efficacité et en continuant d'offrir ses services 24 heures par jour. La réduction des équipes d'éclusiers, de quatre à trois personnes, avait touché deux écluses additionnelles à la fin de la saison de navigation de 1992.

Dans le canal de Welland, un niveau d'eau favorable et un récurage sommaire du chenal ont permis d'accroître le tirant d'eau des navires de 7,92 m à 8,0 m pour toute la saison de navigation. Dans la section M.L.O., le tirant a été porté à 7,95 m entre le 15 avril et le 30 novembre, et, à partir du 31 août, les cargos descendants pouvaient être chargés jusqu'à la marque de 8,0 m. Au cours des 269 jours de navigation, 2 493 transits ont été enregistrés dans la section M.L.O., comparativement à 2 859 en 1991. La demande moyenne a été de 9,3 cargos par jour et la durée des transits unidirectionnels est tombée, de 20,4 heures en 1991, à une moyenne de 19,8 heures. Sur le canal de Welland, la saison de navigation a duré 270 jours et 3 140 transits, 430 de moins qu'en 1991, y ont été notés. La demande moyenne a été de 11,6 navires par jour et la durée d'un transit est passée de 12,1 à 11,2 heures. Sauf les délais normaux dus à la température, les usagers de la Voie maritime ont connu une saison de navigation sans problème en 1992. Le temps doux et le trafic relativement léger ont favorisé une fermeture ordonnée du réseau. Les primes de passage s'appliquant aux navires transitant après la date de fermeture officielle ont été levées les 21 et 22 décembre et sept cargos franchirent les écluses ces jours-là.

Le dernier navire sortit de l'écluse de Saint-Lambert le 23 décembre et le canal de Welland a fermé le 24 décembre.

de céréales canadiennes par la Voie maritime. À la fin de l'exercice, ces cargaisons, dans les deux sections, s'élevaient à 7,7 Mt, soit un recul de plus de 35% par rapport à l'année 1991.

Fait intéressant, les expéditions canadiennes de graines de soja ont atteint leur niveau le plus élevé de l'histoire de la Voie maritime, un total de 172,710 tonnes.

La hausse du fret sur le Mississippi et la disponibilité de lacquiers canadiens ont favorisé une hausse de 33,8%, à 4,5 Mt, des expéditions de céréales américaines sur la section M.L.O. Sur le canal de Welland, elles ont atteint 4,8 Mt, une augmentation de 42,1%.

Le total des expéditions céréalières dans la section M.L.O. s'est établi à 12,3 Mt, en baisse de 20,7% par rapport à 1991. Les 12,5 Mt enregistrées au canal de Welland représentent une diminution de 21,2%.

Le minéral de fer

Le trafic remontant de minéral de fer dans la section M.L.O., dont près d'un tiers était destiné à des ports américains, s'est accru de 3,2% en 1992, pour atteindre 8,7 Mt. Sur le canal de Welland, le total est tombé à 4,3 Mt, soit une baisse de 24,6%. L'effet de la récession sur l'industrie nord-américaine de l'acier continue d'influer sur ce trafic dans la Voie maritime.

Le charbon

Le ralentissement de l'activité industrielle a provoqué une baisse de la consommation de charbon par Hydro Ontario et les aciéries de Hamilton. Par conséquent, ces expéditions sur le canal de Welland ont totalisé 5,1 Mt, soit une légère baisse de 2,6%. Dans la section M.L.O., où les exportations américaines étaient limitées à des destinations canadiennes, le total n'a atteint que 336,327 tonnes.

Autres cargaisons en vrac

À l'exception du coke et d'un groupe de denrées non identifiées séparément dans les données de la Voie maritime, la catégorie des marchandises en vrac a enregistré une baisse sur les deux sections. Tandis que la diminution n'a été que de 1,2% dans la section M.L.O., où le total s'est élevé à 6,6 Mt, elle a atteint 18,9% sur le canal de Welland, pour un total de 8,7 Mt.

Le Programme de rabais des péages

Inférieur au niveau recommandé, l'Administration estime qu'elle n'aura besoin d'aucun crédit complémentaire à des fins d'exploitation en 1993-1994. Par contre, l'érosion de la réserve élargit l'écart entre l'autonomie financière et le recours à des fonds extérieurs pour les grosses dépenses en capital.

Les usagers de la Voie maritime ont continué à tirer avantage des économies qu'offre ce programme en 1992. Un total de 769 513 \$ a été remis aux expéditeurs et transporteurs de denrées, soit comme partiel d'un volume accru, selon les termes du programme.

Un total de 1 584 900 tonnes de marchandises, comprenant 29 types de denrées, ont rencontré les normes de nouvelles cargaisons du programme. Un montant global de 493 835\$ a été distribué aux 18 transporteurs de ces cargaisons.

Six denrées, expédiées depuis huit ports de la Voie maritime, pour un total de 2 315 182 tonnes, ont permis de distribuer un total de 274 238 \$ en rabais sur le volume. Il s'agissait de minéral de fer, en partance de Duluth-Superior et de Port Cartier, de charbon, du port de Sandusky, de clinker de ciment, de Bowmanville, d'autres produits en vrac, de Hamilton, de céréales, de Prescott et de Toledo, et de produits pétroliers, de Saint-Romuald.

LE TRAFIC

L'optimisme prudent qui prévalait au début de la saison de navigation de 1992 s'est rapidement estompé en raison des faibles expéditions de céréales canadiennes au printemps et de l'annexion, en août, d'un moratoire gouvernemental sur les livraisons à la Russie. Ces facteurs, auxquels s'est ajouté l'impact continu de la récession sur les autres denrées, ont entraîné une baisse de 10,2% du total des expéditions dans la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.), qui sont passées à 31,4 Mt, et de 10,1% sur le canal de Welland, pour un total de 33,2 Mt.

Les céréales

Les difficultés financières de la Russie et la qualité inférieure de la récolte de 1992 ont contribué à une diminution de plus de 4,3 Mt des exportations

LES FINANCES

Résumé

La rentabilité de l'Administration ayant été fortement touchée par un important ralentissement des activités commerciales durant l'exercice 1992-1993, les recettes de péages ont subi une baisse de 9 millions \$. Le budget prévoyait des recettes de 65,5 millions \$.

Bien que l'Administration ait accéléré la réduction de son personnel et d'autres mesures administratives de contrôle des dépenses, elle n'a pu compenser entièrement les recettes perdues.

La perte nette prévue de 3,5 millions \$ a dû être révisée à la hausse au cours de la saison de navigation en raison de la baisse imprévue des recettes d'exploitation. Aussi, l'Administration indique une perte nette d'exploitation de 1,0 millions \$.

Les recettes

En 1992, on a appliqué la deuxième augmentation stipulée dans le tarif des péages négocié pour les années 1991, 1992 et 1993. Cette

hausse de 5,75% par rapport au tarif de 1991 visait toutes les denrées acheminées sur la Voie maritime. En 1992-1993, les recettes de péages ont atteint 56,2 millions \$, soit une baisse de 1,8 million \$ par rapport à l'exercice antérieur. Cette réduction est en grande partie due à un recul de 36% des exportations de céréales canadiennes.

Les recettes d'exploitation provenant d'autres sources, soit 8,8 millions \$, y compris les produits d'aliénation d'immobilisations, ont excédé les 8,2 millions \$ prévus au budget ainsi que les 7,4 millions \$ déclarés en 1991-1992.

La baisse du rendement des placements à court terme et une liquidation partielle des titres à long terme ont porté les revenus de placement à 4,2 millions \$, une baisse de 1,1 million \$ par rapport à l'an dernier.

Depuis 1991, l'Administration poursuit active-ment son programme de vente de terrains non requis pour l'exploitation ou l'expansion future de la Voie maritime. Au cours de l'exercice, ces ventes ont atteint 2,3 millions \$ et ont permis de réaliser un bénéfice de 2 millions \$.

Les dépenses

En 1992-1993, les frais d'exploitation des deux sections de la Voie maritime ont atteint 17,4 millions \$, soit une baisse de 0,8 million \$ par

La situation financière

Les dépenses en capital de l'exercice se sont chiffrent à 41,8 millions \$. Elles comprennent un montant de 28,3 millions \$ dans le cadre du Programme de réfection du canal de Welland et 8,4 millions \$ pour la réfection du pont de Valleyfield. Les deux projets ont été financés par le gouvernement fédéral en 1992-1993.

La perte financière considérable enregistrée en 1992-1993 s'est traduite par une baisse de l'encaissement de 3,9 millions \$ au chapitre des activités d'exploitation. Malgré le transfert de 3 millions \$ en titres à long terme vers des placements à court terme, le total de l'encaissement et des dépôts à terme est demeuré inférieur de 3,2 millions \$ au montant observé en 1991-1992.

Les investissements à long terme de l'Administration, mis en réserve pour son fonds de capital, ont été réduits à 16,1 millions \$. La réserve minimale jugée adéquate au maintien de la capacité de réaction aux situations d'urgence est de 30 millions \$. Bien que le niveau du fonds soit très

Les frais d'amortissement ont été supérieurs de 1 million \$ aux prévisions et de 1,8 million \$ par rapport à l'exercice antérieur. La hausse est principalement due à l'effet de l'amortissement sur les dépenses en capital afférents au pont de Valleyfield entre 1989 et 1992. Au moment de la préparation des budgets d'exploitation de l'exercice 1992-1993, on s'attendait à ce que ces dépenses soient couvertes par Transports Canada.

Les activités administratives ont entraîné des frais globaux de 19,1 millions \$, soit 2,2 millions \$ de moins qu'en 1991-1992 et 1,8 million \$ de moins que prévu. Poursuivant ses efforts de réduction des coûts, l'Administration a réussi à diminuer les frais de personnel, les subventions tenant lieu de taxes et les honoraires pour services professionnels.

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Objectifs	Progrès en 1992
Augmenter sa part du marché	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une catégorie distincte, et réduction du péage, pour le charbon (section Montréal-lac Ontario) • Reclassification des matériaux à recyclage au péage plus faible du vrac • Lancement d'un programme de rabais des péages - un total de 11,5 millions de tonnes de marchandises et des rabais de 2,6 millions \$ pour 1991 et 1992 • Elaboration d'un plan d'action en réponse aux résultats du questionnaire rempli par les capitaines d'océaniques • Participation aux consultations de Transports Canada sur la réforme de la LTGO • Présentation d'une soumission au comité permanent des Transports concernant l'avenir du système des Grands Lacs et de la Voie maritime
Maintenir l'infrastructure immobilière	<ul style="list-style-type: none"> • Parachèvement du Programme de réfection du canal de Welland • Intégration d'un système de gestion des installations et réorganisation de la fonction d'ingénierie
Préserver l'autosuffisance financière	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des mesures de réduction des coûts débutées en 1991 • Réduction de l'effectif global, de 891 à 839 • Vente de 29 propriétés excédentaires pour 2,3 millions \$ • Discussions entamées avec le gouvernement en vue du transfert des installations non liées à la navigation, et du financement de restaurations majeures
Atteindre le rendement optimal du personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboration de "Vision 2002" et de nouveaux objectifs connexes

On a poursuivi l'application des mesures de réduction des frais d'administration recommandées par le Groupe d'experts-conseils Coopers et Lybrand. La plupart des réductions du personnel administratif ainsi que celles découlant de la réorganisation des équipes d'écluseurs ont été réalisées. La réorganisation de la direction d'ingénierie mentionnée plus haut s'est traduite par l'élimination additionnelle de 12 années-personnes.

L'Administration a continué de vendre ses terrains ou d'en promouvoir l'aménagement. Quelques 29 propriétés excédentaires ont été vendues en 1992-1993, produisant des recettes de 2,3 millions \$.

On a poursuivi l'application des mesures de réduction des frais d'administration recommandées par le Groupe d'experts-conseils Coopers et Lybrand. La plupart des réductions du personnel administratif ainsi que celles découlant de la réorganisation des équipes d'écluseurs ont été réalisées. La réorganisation de la direction d'ingénierie mentionnée plus haut s'est traduite par l'élimination additionnelle de 12 années-personnes.

L'Administration a également entrepris des discussions avec des représentants du gouvernement en vue du transfert des structures de la Voie maritime qui ne sont pas liées à la navigation, et de l'obtention de fonds pour d'importants travaux de restauration.

Maintenir son autonomie financière

Utiliser pleinement ses ressources humaines

L'Administration a entrepris un exercice intitulé "Vision 2002". Il s'agit d'un processus de discussion interne qui vise à façonner l'avenir et à faire correspondre la philosophie de gestion aux nouveaux besoins. La vision, accompagnée de nouveaux objectifs, exprime plus clairement l'engagement renouvelé de l'Administration à l'égard de la clientèle du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours de l'exercice 1992-1993, des modifications importantes et fondamentales ont été apportées au sein de l'organisation afin de lui préparer un avenir meilleur. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a en effet adopté plusieurs mesures concrètes durant l'année afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés.

Accroître sa part du marché

En 1992-1993, les efforts de commercialisation de l'Administration ont porté sur une meilleure compréhension des besoins de ses clients et sur l'amélioration de ses services.

En tenant compte de ces objectifs et afin de mettre l'accent sur les avantages qu'offre la Voie maritime, l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont tenu des réunions de commercialisation notamment avec des entreprises nord-américaines actives dans les secteurs du charbon, des granulats, des céréales et de l'acier.

De plus, l'Administration a récemment amorcé l'élaboration d'un barème de péages mieux orienté vers le charbon, en créant une catégorie distincte pour le charbon, lequel bénéficiera d'une réduction importante en 1993. Ces modifications permettront au réseau de profiter de toute croissance des expéditions de charbon vers des ports européens et nord-américains. Ainsi, on s'attend à ce que 400 000 tonnes de charbon appalachien seront expédiées au Nouveau-Brunswick par la Voie maritime en 1993.

Les usagers de la Voie maritime ont pu continuer à se prévaloir, en 1992, des avantages qu'offre le Programme de rabais des péages sur les "nouvelles cargaisons" et sur les hausses de volume.

Parallèlement, l'Administration a reclassifié les matières destinées au recyclage selon le tarif beaucoup plus bas des cargaisons en vrac afin d'être plus concurrentielle dans ce marché en croissance. Elle a également lancé un programme de rabais des droits de terre-plein afin de favoriser l'utilisation de ses quais.

Maintenir l'infrastructure

L'Administration a réorganisé sa direction de gestion intégrée des infrastructures en 1992 pour la habilité des installations à même ses ressources financières limitées. La mise en place d'un système de gestion intégrée des infrastructures en 1992 permettra d'ajouter des décennies à la durée de vie du canal.

L'Administration a réorganisé sa direction de gestion intégrée des infrastructures en 1992 pour la habilité des installations à même ses ressources financières limitées. La mise en place d'un système de gestion intégrée des infrastructures en 1992 permettra d'ajouter des décennies à la durée de vie du canal.

RÉSULTATS EN 1992-93

	Budget	Résultat	1991-92
Cargaisons, millions de tonnes:			
— Montréal-lac Ontario	35.2	31.4	34.9
— Canal de Welland	37.9	33.2	36.9
Profits (pertes) nets (nettes) en M \$	(10.7)	(1.8)	
Immobilisations en M \$	50.5	41.8	36.8
Effectif	894	839	891
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal de Welland)	44%	44%	50%

Nota: Les renseignements précités n'ont trait qu'à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; ils n'incluent pas le pont des Mille-Iles ni les filiales de l'Administration



L'hiver dernier a marqué la fin du Programme de réfection du canal de Welland. D'une durée de sept ans, le projet de 175 millions \$ a exigé l'exécution de 79 contrats par 28 entrepreneurs. Les sas de sept des huit écluses ont été pratiquement reconstruits et les travaux ont été menés selon les calendriers et les budgets prévus. Cela est tout à l'honneur du personnel de l'Administration, des entrepreneurs et leurs employés qui ont oeuvré dans de dures conditions hivernales afin de satisfaire aux exigences de leurs contrats.

L'Administration a élaboré un document d'orientation intitulé "Vision 2002". Le document vise à susciter la discussion sur l'orientation de l'Administration au cours des dix prochaines années et à favoriser l'élaboration d'un plan d'entreprise en fonction de ses objectifs. Plusieurs ateliers et réunions de membres du personnel de l'Administration ont permis d'établir quatre orientations stratégiques. Elles ont également permis de fixer les objectifs à atteindre afin de réaliser

G.R. Stewart

la vision. L'Administration a commencé à mettre sur pied les équipes qui s'attaqueront aux projets les plus urgents.

Finalement, l'Administration continue de collaborer avec ses partenaires du réseau de la Voie maritime en vue de réduire les coûts et d'améliorer sa position concurrentielle. Nous avons l'intention de conclure des alliances stratégiques avec d'autres entreprises de transport maritime et d'ouvrir la porte aux nouveaux marchés sur une base concurrentielle. Ces défis retiendront particulièrement notre attention dans un avenir prévisible.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le 30 juin 1993

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Monsieur le ministre,

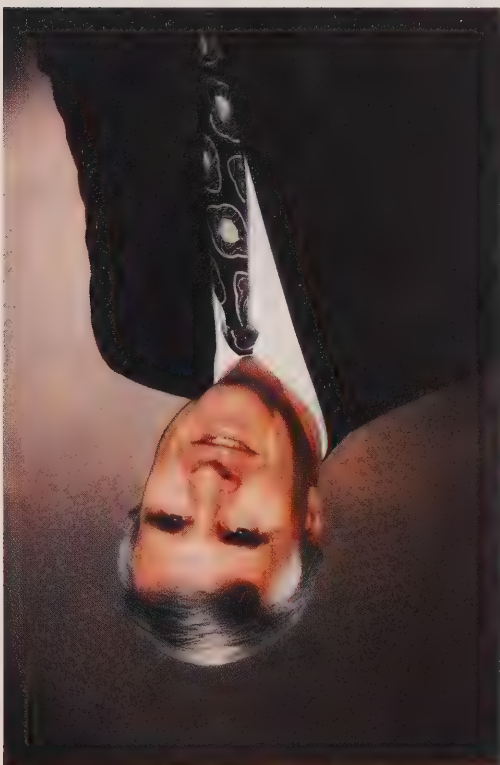
Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous soumettre le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1993.

Le rapport des réunions de la Table ronde sur la Voie maritime, présidées par madame Shirley Martin, ministre d'Etat aux

Transports, ainsi que le rapport du sous-comité de la Voie maritime du Comité permanent sur les transports ont été des jalons importants pour la Voie maritime en 1992-1993. Dans les deux documents, on souligne que la voie navigable doit demeurer une route sûre, efficace, fiable et économique pour le transport des cargaisons en vrac. Les deux rapports mettent l'accent sur des questions importantes pour la Voie maritime et les membres du sous-comité ont proposé seize recommandations à cet égard.

L'Administration poursuit la modernisation de sa structure de gestion, la réduction des coûts et l'amélioration de l'efficacité. En 1992-1993, elle a restructuré la fonction administrative, réduit les équipes d'exclusiers et réorganisé le Service d'ingénierie. Ces diverses mesures se sont traduites par une réduction de 12% du personnel et par des compressions budgétaires de 10% comparativement aux chiffres de 1990.

Le Programme de rabais des péages a continué d'attirer de nouvelles cargaisons dans la Voie maritime. Au cours des deux premières années du programme triennal, ces expéditions ont en effet augmenté de 11 millions de tonnes et un montant de 2,6 millions \$ a été remis en rabais aux transporteurs. Le Programme de rabais des droits



d'accostage et de terre-plein, qui vise à promouvoir l'utilisation des quais de l'Administration, commence à montrer des signes encourageants. Le Programme de rabais pour les navires de croisière ne sera pas offert durant la présente saison, les résultats de 1992-1993 s'étant avérés ni dans l'intérêt des exploitants de ces navires, ni dans celui de l'Administration.

En mettant l'accent sur l'élaboration d'un barème de péages mieux orienté vers le marché, l'Administration a permis la première expédition de 400 000 tonnes de charbon appalachien vers le Nouveau-Brunswick par la Voie maritime. Nous avons l'intention d'attirer de nouveaux clients en utilisant une approche davantage axée sur le marché et en explorant de nouveaux créniaux.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en société d'Etat conformément à une loi votée par le Parlement en 1954. Elle avait pour tâche principale d'acquiescer des terrains en vue de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'une voie d'eau profonde entre Montréal et le lac Érié. L'Administration est également chargée de la gestion et de l'entretien de deux ponts internationaux reliant le Canada et les États-Unis.

L'Administration a juridiction sur les cinq écluses et canaux canadiens de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime, et sur les huit écluses du canal de Welland, entièrement canadien.

La Loi qui a créé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prévoyait l'établissement d'un barème de péages destiné à produire des revenus permettant de couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les coûts de construction et les intérêts afférents.

En 1977, le Parlement convertissait le prêt du Canada et les intérêts, atteignant un total de 625M \$, en capital d'apport, ce qui équivalait essentiellement à la participation de tous les Canadiens à la propriété de la Voie maritime. Cette formule de refinancement réaffirmait l'obligation de l'Administration d'établir des péages suffisants pour couvrir ses dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien.

Depuis 1978, les recettes provenant des péages et de placements ont permis à la Voie maritime de continuer de s'autosuffire en ce qui a trait aux dépenses normales d'exploitation; celles-ci ne comprennent pas le coût du Programme de réfection du canal de Welland auquel le Gouvernement fédéral accordait la somme de 175M \$ en 1986.

En plus de son siège social à Ottawa et de son bureau des Services de l'entreprise, à Cornwall, Ontario, l'Administration possède le bureau de la région Maisonneuve (section Montréal-lac Ontario) à Saint-Lambert, Québec, et celui de la Région Niagara (canal de Welland) à St. Catharines, Ontario.

Au 31 mars 1993, le personnel de l'Administration comptait 839 postes permanents.





16	.....	Etats financiers
15	.....	Rapport du vérificateur
14	.....	Répertoire de la Société
13	.....	Rapport de la direction.....
12	.....	Rétrospective quinquennale
10	.....	L'exploitation et l'entretien
9	.....	Le trafic.....
8	.....	Les finances
		Revue de l'année
6	.....	Rapport sur les objectifs généraux 1992-1993
4	.....	Message du Président
3	.....	Profil de la Société

ÉNONCÉ DE MISSION

« La construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie d'eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié assurant le transit sécuritaire et économique des navires. »

VALEURS SOCIALES

- actif principal : nos employés
- ouverture et honnêteté/climat de confiance
- loyauté envers l'entreprise
- objectivité dans notre comportement
- excellence des relations avec la clientèle
- fierté à l'égard de notre Société
- sécurité

RAPPORT ANNUEL
1992-1993



L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT



DE 8 1985

